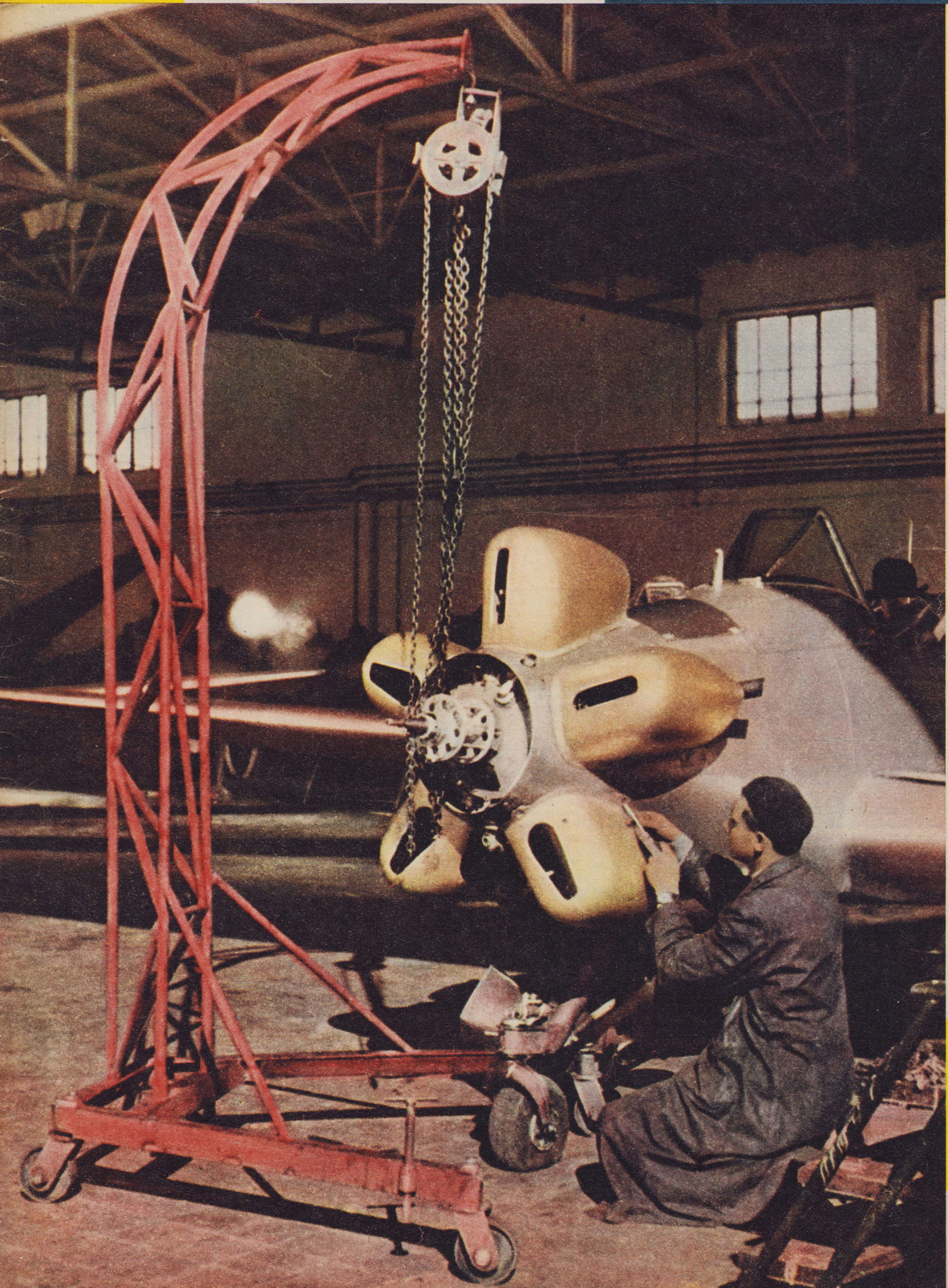
„GAWRONY" POLECIAŁY NA WĘGRY (str. 8—9)

GDY W GÓRZE PĘKAJĄ POCISKI • SALA TIERIESZKOWEJ W MUZEUM TECHNIKI • LATARNIE MIGOCĄ W ALBURY • PRZELOT • REKORD ŚWIATA TATIANY RUSIJAN

SKRZYDLATA POLSKA

NR 2 (653) • 12. I. 1964 r. • ROK XX/XXXIV • CENA 2 zł



W okresie zimowym nasz sprzęt lotniczy poddawany jest intensywnej „kosmetyce", podobnie jak ten „Junak-3" w krośnieńskich warsztatach.

Foto: Tadeusz Słuszkiewicz

Lotnicze usługi gospodarcze

WYDAJE mi się, że jeszcze stanowczo za mało spopularyzowane jest u nas zagadnienie usług lotniczych pozatransportowych. A przecież dysponujemy w Polsce wcale pokaźnym lotnictwem tego typu. Organizacyjnie wprawdzie jest ono niejednolite i rozproszone po różnych resortach, ale w całości reprezentuje — jak na nasze możliwości — poważną bazę, zdolną do różnego i dość wszechstronnego rodzaju usług w gospodarce narodowej.

Dotychczas samoloty polskiego lotnictwa usługowego wykorzystywane są do prac w następujących dziedzinach:

— w rolnictwie i w leśnictwie (przy ochronie i uprawie roślin);
— w służbie sanitarnej i w ratownictwie morskim;
— w ochronie przeciwpożarowej (patrolowanie);
— w akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej;
— w fotogrametrii (zdjęcia z powietrza);
— w gospodarce wodnej (miedziowanie zbiorników) i w rybołówstwie (dezynfekcja stawów);
— w obsłudze imprez, uroczystości, radia, telewizji itp.

Usługi sanitarne i ratownicze wykonuje Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie oraz 17 zespołów lotnictwa sanitarnego w miastach wojewódzkich. Resortowo podlegają one Ministerstwu Zdrowia i Opieki Społecznej. Prace lotnicze na rzecz rolnictwa, leśnictwa i gospodarki wodnej oraz przeciwpożarowe, a także obsługa imprez, radia, telewizji i inne tego typu usługi wykonuje Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych APRL, który jest zakładem produkcyjnym Aeroklubu PRL (część samolotów tego zespołu należy do Ministerstwa Rolnictwa). Usługi fotogrametryczne wykonuje Przedsiębiorstwo Fotogrametryczne Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, które korzysta z samolotów PLL LOT. W sumie nasze lotnictwo usług pozatransportowych dysponuje obecnie 143 aparatami latającymi, w tym 8 śmigłowcami. Najwięcej maszyn — 103 (w tym wszystkie śmigłowce) posiada lotnictwo sanitarne; 35 samolotów należy do LZUG-u i Ministerstwa Rolnictwa, a 4 maszyny do LOT-u.

Dane powyższe świadczą niewątpliwie, że usługi lotnictwa na rzecz gospodarki mają u nas spore tradycje no i osiągnięcia; że mamy dość pokaźny park sprzętowy, który na obecnym etapie jest w stanie zabezpieczyć znacznie więcej potrzeb niż robiono to dotychczas. Poza lotnictwem sanitarnym, które ma już swą świetną renomę — nie tylko zresztą u nas — dużą przyszłość ma na pewno przed sobą LZUG, zwłaszcza w świetle obecnych zadań gospodarczych. Przedsiębiorstwo to, dysponując w kraju rozległą siecią lotnisk aeroklubowych, może na pewno znacznie zwiększyć zakres swych usług, nawet za granicę. Oczywiście pod warunkiem, że zmieni i unowocześni zarówno swe formy organizacyjne jak i styl pracy. Dotychczas bowiem sporo było jeszcze w LZUG-u niedomagań, dających m. in. nawet powody do niezadowolenia Ministerstwu Rolnictwa, które — jak słychać — zamierza utworzyć własne przedsiębiorstwo usług chemicznych dla potrzeb rolnictwa. Osobiście, jestem przeciwny tworzeniu takiego przedsiębiorstwa. W dobie daleko idących oszczędności, zwłaszcza w dziedzinie inwestycji, nie stać nas na takie przedsięwzięcie. Po prostu trzeba wpłynąć na to, aby LZUG lepiej niż dotychczas obsługiwał potrzeby Ministerstwa Rolnictwa. Jeżeli coś dotychczas funkcjonowało nie najlepiej, to nie powód, aby stare psuć i tworzyć zaraz nowe.

Lotnicze usługi pozatransportowe mają w Polsce już swoją bazę i na pewno dużą przyszłość. Rzecz tylko w tym, aby istniejący system organizacyjny stale ulepszać, a park sprzętowy należycie i coraz bardziej ekonomicznie wykorzystywać z pożytkiem dla naszej młodej, stale rozwijającej się gospodarki narodowej.

Ikarus

Z KRAJU

DZIĘKUJEMY serdecznie wszystkim Czytelnikom i instytucjom, które nadesłały do naszej redakcji życzenia świąteczne i noworoczne. (red)

*

NAKŁADEM Wydawnictwa MON ukazała się książka znanego specjalisty w dziedzinie modelarstwa rakietowego mgr inż. **Bohdana Węgrzyna** pt. **„Modelarstwo rakietowe"** (str. 266, cena 32 zł, nakład 5 000 egz.). Książka przeznaczona jest zarówno dla początkujących jak i zaawansowanych modelarzy oraz tych wszystkich, którzy interesują się bardziej szczegółowo modelarstwem rakietowym.

*

W ŚWIETLICY Centralnego Portu Lotniczego w Warszawie na Okęciu odbył się 21 grudnia ub.r. wieczór koleżeński przy lampce wina Klubu Seniorów Lotnictwa APRL, zorganizowany z okazji Świąt i Nowego Roku. Wzięło w nim udział przeszło 80 członków KSL ze stolicy i innych rejonów kraju. W czasie spotkania nawigator LOT-u Czesław Malinowski wygłosił prelekcję o niektórych systemach nawigacyjnych istniejących w lotnictwie w czasie ostatniej wojny i obecnie, a potem w przyjemnej towarzyskiej atmosferze składano sobie wzajemnie życzenia świąteczne i noworoczne. Był to udany wieczór Klubu Seniorów Lotnictwa.

*

W WARSZAWSKIM Kalendarzu Ilustrowanym na 1964 rok tyg. „Stolica" podano wśród 125 warszawianek i warszawiaków sylwetki: znanej literatki Marii Kann, literata i dziennikarza Stanisława Strumph-Wojtkiewicza i wybitnego konstruktora doc. mgra inż. Tadeusza Sołtyka.

*

W OKRESIE przedświątecznym, 24 grudnia ub. r. PLL LOT uruchomiły dodatkowe rejsy samolotów na trasach pomiędzy Warszawą, a Rzeszowem, Wrocławiem i Szczecinem przez Poznań.

*

Z DUŻYM opóźnieniem otrzymaliśmy dwa ostatnie zeszyty 1963 r miesięcznika Sekcji Lotniczej SIMP „Technika Lotnicza", dlatego też dopiero teraz możemy odnotować ukazanie się nr 11 (listopad) tego pożytecznego czasopisma, którego numer poświęcony jest X-leciu Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych i zawiera szereg cennych pozycji z dziedziny techniki lotniczej, stanowiących dorobek ITWL (m. in. „Kryteria podobieństwa komór spalania silników rakietowych na ciekły środek napędowy". „Oszacowanie ograniczeń istotnych dla lotniczego zastosowania zapisu magnetycznego z modulacją częstotliwości", „Opóźnienia wskazań podstawowych pilotażowych przyrządów ciśnieniowych" — część I. „Lotniskowe nawierzchnie asfaltowe oraz ich szorstkość"). Ostatni w ub. r. zeszyt 12 (grudniowy) jest także interesujący i przynosi szereg ciekawych pozycji, m. in. „Konstrukcje przekładkowe w lotnictwie", „Konstrukcja dopalaczy turbinowych silników odrzutowych". „Wyciskanie i walcowanie łopatek sprężarkowych".

*

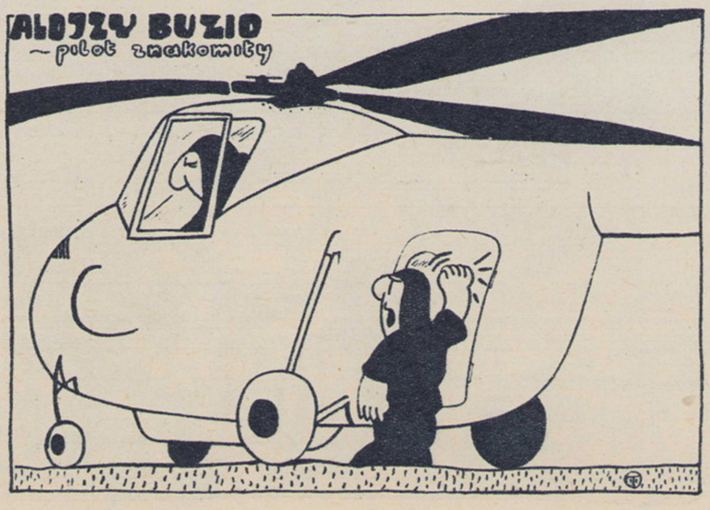
DEPARTAMENT Lotnictwa Cywilnego MK zaprzestał wydawania z końcem ub.r. swych „Nowości Lotniczych", których zeszyt 5-6, jako ostatni, ukazał się 20 grudnia ub.r. Od stycznia 1964 r Branżowy Ośrodek Informacji Technicznej i Ekonomicznej Lotnictwa Komunikacyjnego (Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK) będzie wydawać „Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Komunikacyjnego", który będzie ściśle odpowiadał wymogom organu informacji techniczno-ekonomicznej. Zmienia się też zakres treści (tylko lotnictwo komunikacyjne), rodzaj publikacji (wyłącznie informacje), szata zewnętrzna i redakcja.

*

4 STYCZNIA br zamknięte zostało głosowanie w dorocznym plebiscycie „Przeglądu Sportowego" na dziesięciu najlepszych sportowców polskich roku 1963. Wyniki głosowania podane zostaną do wiadomości w sobotę wieczorem (11 stycznia br) na dorocznym Balu Mistrzów Sportu w sali restauracji „Kongresowa" w Warszawie. Jak już podawaliśmy, do „dziesiątki" najlepszych kandydowali w ubiegłym roku dwaj nasi czołowi szybownicy: Makula i Popiel. W uzupełnieniu naszych informacji z grudnia ub.r. podajemy dalszy wykaz redakcji, gazet i czasopism, które typowały Makulę w „dziesiątce": „Sportowiec" (Warszawa) — 2 miejsce, „Oblicze Tygodnia" (Londyn) 4 miejsce, „Gazeta Zielonogórska" (Zielona Góra) — 3 miejsce, „Głos Stoczniowca" (Gdańsk) — 4 miejsce, „Dziennik Bałtycki" (Gdańsk) — 4 miejsce, „Sport dla Wszystkich" (Warszawa) — 7 miejsce, „Głos Wybrzeża" (Gdańsk) — 3 miejsce, „Tramp" (Warszawa) — 2 miejsce.

*

POLSKIE lotnictwo usługowe (lotnictwo sanitarne, LZUG samoloty Ministerstwa Rolnictwa, usługi fotogrametryczne LOT-u) dysponują obecnie 143 jednostkami latającymi (w tym 8 śmigłowcami). Z tego 103 (w tym wszystkie śmigłowce) należą do lotnictwa sanitarnego; 5 do LOT-u, reszta — 35 do APRL i Ministerstwa Rolnictwa.



Z ZAGRANICY

Komunikacja i transport

★ **Holenderskie** linie KLM wprowadzają na swe linie europejskie amerykańskie samoloty turbośmigłowe „Electra II". M. in. samoloty te będą latać z Amsterdamu do Warszawy.

★

★ **„Aerofłot"** radziecki uzyskał prawo wykonywania lotów przez Konakry (Gwinea) do Hawany (Kuba). ZSRR buduje obecnie port lotniczy w Jemenie. Przez Jemen samoloty „Aerofłotu" będą mogły latać do wschodniej Afryki i przez Afrykę środkową do Konakry, a stamtąd do Ameryki Południowej. ZSRR czyni także starania w celu otrzymania praw lotniczych w Algierii i Maroko, podobnych do praw, jakie uzyskał w Gwinei. Ponadto ZSRR pertraktuje w sprawie lądowania samolotów w Abisynii i Somalii.

★

★ **Kuba** posiada połączenie lotnicze z Hiszpanią (linia eksploatowana przez hiszpańską „Iberię", mimo protestów USA) oraz przez Meksyk z Ameryką Południową. Premier Gujany zakomunikował o bliskim powołaniu do życia towarzystwa lotniczego, które zawrze z Kubą umowę w sprawie wzajemnej eksploatacji linii lotniczych. Gujana otworzy Kubie krótszą drogę do Ameryki Południowej.

★

★ **Amerykańskie** linie „American Airlines" są trzecim towarzystwem lotniczym w USA, które zamówiło angielskie samoloty krótkiego i średniego zasięgu o napędzie odrzutowym. Zawarto transakcję w sprawie zakupu 15 maszyn BAC-111 za sumę 40 mln dolarów. Amerykańskie towarzystwa „Braniff" i „Mohawk" dokonały już uprzednio zakupu 31 brytyjskich odrzutowców. — Transakcje te dokonują się wbrew zaleceniom Zarządu Lotnictwa Cywilnego USA, które uważa, że amerykańscy przewoźnicy winni się zaopatrywać w sprzęt na rynku USA. Ba, ale amerykański odpowiednik BAC-111 — Douglas DC-9 jest opóźniony o dwa lata w stosunku do brytyjskiego rywala.

★

★ **Najwięcej** pracowników wśród krajów zachodnioeuropejskich zatrudnia przemysł lotniczy W. Brytanii. W angielskich zakładach budowy samolotów oraz rakiet, jak również w przedsiębiorstwach kooperujących (przemysł elektroniczny), pracuje 300 tysięcy osób. W dalszej kolejności: Francja — 85 tysięcy, NRF — 30 tysięcy, Włochy — 10 tysięcy, Benelux — 10 tysięcy, Szwecja — 10 tysięcy, Szwajcaria — 2 tysiące.

★

★ **KLM** w toku modernizacji swego sprzętu sprzedały w roku 1963 — 19 samolotów o napędzie tłokowym. Na zbyciu posiada jeszcze KLM 7 samolotów tłokowych dalekiego zasięgu L-749 i 17 samolotów L-1049 E/G/H.

★

★ **Algierskie** linie „Air Algerie" dysponują 20 samolotami komunikacyjnymi: 4 odrzutowcami „Caravelle", 10 tłokowymi DC-4, 3 DC-3 oraz 3 Nord 2 502.

Z ZAGRANICY

☆ **W Paragwaju** utworzono nowe państwowe towarzystwo lotnicze „Lineas Aereas Paraguayas". Towarzystwo to dysponuje 3 samolotami Convair-240, zakupionymi w Argentynie.

✱

★ **Otwarta** została regularna linia lotnicza Moskwa — Karaczi (stolica Pakistanu). Na nowej trasie kursują samoloty „Aeroflotu" Ił-18. Znaczna część trasy przebiega nad Himalajami.

✱

★ **W podmoskiewskim** porcie lotniczym Szeremietiewo kończone są prace przy budowie nowoczesnego pasażerskiego dworca lotniczego. Gmach o długości 190 m i szerokości 40 m zbudowany jest ze szkła, aluminium i żelazobetonu.

✱

★ **Skrzynia** zawierająca 4 złote sztaby o łącznej wartości 21 tysięcy funtów szterlingów zginęła z samolotu lecącego na trasie Londyn — Buenos Aires. Przedstawiciele linii „Panair do Brasil" zakomunikowali, że skrzynia zginęła z samolotu wkrótce po opuszczeniu lotniska londyńskiego.

Militaria

✱ **Zachodnioniemieckie** pismo „Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung" wychodzące w Stuttgarcie zamieściło informację, według której znany konstruktor niemiecki Kurt Tank, opracowujący obecnie dla indyjskiego lotnictwa prototyp myśliwca naddźwiękowego, w wywiadzie dla telewizji NRF oświadczył, iż zbudowany ostatnio w NRF samolot odrzutowy pionowego startu jest konstrukcją nieudaną. Według Tanka — samolot ten posiada błędy konstrukcyjne, które „wkrótce dadzą o sobie znać".

Różne

★ **Czechosłowacki** SVAZARM ustalił plan występów sportowców lotniczych CSRS za granicą w roku 1964. M. in. Czechosłowacy będą przede wszystkim brali udział w III mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej (Hiszpania) i w VII mistrzostwach świata w spadochroniarstwie (NRF) oraz w międzynarodowych imprezach spadochronowych w ZSRR, NRD i na Węgrzech, w imprezach samolotowych w NRD (akrobacja), w Anglii — „Lockheed Trophy", Jugosławii — o puchar Adriatyku, w Polsce i na Węgrzech — zawody szybowcowe.

✱

★ **Pierwsza** w NRF placówka cywilnego pogotowia ratunkowego założona została na lotnisku Hartenholm. Placówka dysponuje 21 samolotami, czterema skoczkami spadochronowymi i dwoma lekarzami. Wśród samolotów — znajdują się 3 śmigłowce. Sprzęt latający dostarczyły pogotowiu różne firmy prywatne. Pierwszoplanowym zadaniem pogotowia jest niesienie pomocy podczas większych katastrof i klęsk żywiołowych.

✱

✱ **Francuski** rząd postanowił skoncentrować w Tuluzie (poł-zach. Francja) wszystkie instytuty naukowe zajmujące się badaniami z dziedziny astronautyki.

POLSKA 1964

LESZNO. Nie tylko stare, szacowne miasto, słynące z uprzejmości mieszkańców, czystości i pięknej architektury — również siedziba sławnego na cały świat Centrum Szybowcowego APRL, kuźnia rekordów Polski i świata, miejsce rozgrywania mistrzostw Polski, a przed sześciu laty — teren Szybowcowych Mistrzostw Świata. Na zdjęciu: Rynek w Lesznie z ratuszem.

Foto: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

ROZMAWIAMY

z

Dyrektorem Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK JERZYM FALBEREM

— Na początku nowego roku chcieliśmy dowiedzieć się, Panie Dyrektorze, co nowego słychać w Departamencie Lotnictwa Cywilnego? Nad czym DLC obecnie pracuje?

— W pierwszej połowie nowego roku, a szczególnie w I kwartale 1964 r, praca Departamentu będzie się koncentrowała głównie nad ostatecznym opracowaniem aktów wykonawczych, t.j. zarządzeń Ministra Komunikacji, wynikających z Ustawy o Prawie Lotniczym, a także uporządkowania kodyfikacji w zakresie lotnictwa cywilnego w ogóle. Akty te są w większości bardzo poważnie zaawansowane, z tym że obecnie znajdują się one niejako w stadium, jak by to można określić, kosmetyki. Należą do nich m. in. zarządzenia: o ruchu lotniczym, ratownictwie, o eksploatacji statków powietrznych oraz zasadach i zakresie badania zdatności sprzętu lotniczego, badaniu wypadków lotniczych itp.

— Właśnie, a propos wypadków lotniczych, których sporo było u nas w lotnictwie sportowym w zeszłym roku. W środowiskach lotniczych dużo krytycznych uwag pada pod adresem pracy Głównej Komisji Badań Wypadków Lotniczych: że pracuje ona dość przewlekle, a często jej późne orzeczenia nie spełniają właściwego charakteru profilaktycznego. Jak tę sprawę normuje nowe zarządzenie?

— Zdajemy sobie sprawę, że na tym odcinku było dużo niedomagań, z przyczyn — moim zdaniem — obiektywnych. Główną tego przyczyną było scentralizowanie całej pracy w GKBWL, która musiała centralnie zajmować się nie tylko poważnymi wypadkami, ale i całym szeregiem drobnych, a to z kolei poważnie hamowało cały tok pracy Komisji. Dodać do tego trzeba, że GKBWL jest ciałem kolegialnym, trudnym do zebrania i stąd mało operatywnym. Dlatego też orzeczenia Komisji były często spóźnione i nie mogły spełniać właściwego charakteru profilaktycznego. Jak chcemy te sprawy rozwiązać w nowym zarządzeniu? Przede wszystkim część wypadków drobnych przekażemy do badania bezpośrednio użytkownikom sprzętu (np. APRL), w ramach ich komórek badania wypadków, z tym jednak, że GKBWL będzie miała prawo ingerencji w przypadku, jej zdaniem, niewłaściwego orzeczenia. Główna Komisja przy MK będzie zajmować się wyłącznie poważnymi wypadkami, co z pewnością zapewni ich należyte rozpatrzenie i wydanie szybkich orzeczeń. Niezależnie od tego przy KCSP będą działać równolegle komisje terenowe. Tu przewidujemy dodatkowo coś zupełnie nowego; mianowicie, oprócz członków stałych komisje te będą mogły powoływać doraźnie ekspertów z różnych dziedzin lotnictwa, powołanych i zatwierdzonych uprzednio przez Ministra Komunikacji. Sądzę więc, że te posunięcia usprawnią bardzo poważnie proces badania wypadków lotniczych. Nie ulega też wątpliwości, że spotka się to ze zrozumieniem tych, których sprawy te będą dotyczyć.

— Może jeszcze jedna sprawa, Panie Dyrektorze: czy zeszłoroczną akcję wydawania licencji przez Departament można uważać za zakończoną?

— W zasadzie tak, jeżeli chodzi o personel latający. Nie znaczy to, oczywiście, że nie będziemy się tym więcej zajmować. Stale bowiem będą przybywać nam coraz to nowi piloci, zwłaszcza z lotnictwa sportowego, ale jest to już praca na bieżąco. Obecnie znajdujemy się w trakcie wydawania licencji dla mechaników obsługi naziemnej. Praca ta miała być zakończona w połowie stycznia tego roku, ale będzie musiała chyba przedłużyć się jeszcze, wyłącznie z winy i opieszałości niektórych zainteresowanych instytucji, które składają nam niekompletne dokumenty. Sądzę jednak, że powinniśmy się dość szybko uporać z licencjonowaniem mechaników.

— A czego najbardziej życzy Pan sobie w 1964 roku?

— Nie otrzymywać telefonów o wypadkach lotniczych! A wprost przeciwnie: dużo radosnych wieści o sukcesach naszego lotnictwa sportowego i efektach pracy lotnictwa komunikacyjnego.

Rozmawiał: J. Kon.

GDY W GÓRZE PĘKAJĄ POCISKI

Z WIZYTĄ W SPECJALNEJ JEDNOSTCE LOTNICZEJ

KIEROWNIK lotów otrzymał zaskakujący meldunek: — ...707... 707... Zostałem ostrzelany przez artylerię. Samolot uszkodzony. Silniki pracują normalnie. Czekam na decyzję.

Decyzja była krótka:

— 707, ląduj na najbliższym lotnisku...

Na miejsce wypadku udała się specjalna komisja. Wyższy dowódca czytał tymczasem telefonogram:

...''Dnia... o godzinie... samolot typu... numer... pilotowany przez... w czasie wykonywania zadania został ostrzelany przez artylerię przeciwlotniczą. Odłamki pocisków uszkodziły stery i kadłub, samolot wylądował na zapasowym lotnisku. Ofiar w ludziach nie było. Specjalna komisja bada przyczyny i okoliczności wypadku..."

Sytuacja była poważna. Rozdzwoniły się telefony. Natychmiast przerwano strzelanie artyleryjskie, wszczęto szczegółowe dochodzenie — szukano winnych. Okazało się, że obsługa dział przez nieuwagę nastawiła nieprawidłowo zapalniki w pociskach, które eksplodowały na trawersie lotu samolotu. Kilka odłamków przedziurawiło holowany rękaw, dostało się również samolotowi.

Spieszę uspokoić Czytelników, że powyższy wypadek miał miejsce kilkanaście lat temu. To był jedyny i ostatni wypadek tego rodzaju w historii naszej powojennej artylerii. Minęło kilkanaście lat, artyleria co roku strzela do holowanych przez samoloty rękawów i, co trzeba zapisać na plus artylerzystów, tylko one są obiektem ataku nie zaś holujące samoloty. Pilot siedzi w kabinie bezpiecznie jak u pana Boga za piecem i nawet mu ręka nie drgnie na sterze, gdy w stosunkowo niedalekiej odległości od niego przelatują ze świstem pociski i rozrywają się hen wysoko tworząc pióropusze dymu podobne do ogni sztucznych w miejscu rozerwania się.

Otóż wracając do powyższego, na wstępie wspomnianego wypadku, trzeba odnotować, że ma on w pewnym sensie symboliczne, historyczne powiedziałbym znaczenie. Poprzedza on bowiem datę powstania pierwszej w naszym wojsku specjalnej jednostki lotniczej, której zadaniem jest obsługiwanie artylerii.

Węsząc za czymś niezwykłym uczepiłem się tego wypadku sprzed kilkunastu laty, starając się sprowokować pilotów do zwierzeń na temat ich przeżyć w górze, gdy czują, widzą i słyszą jak z ziemi pruje do nich najzwyklej w świecie artyleria z ostrych pocisków. Okazało się, że tamto jedyne wydarzenie przeszło do lamusa nie zostawiając na pilotach najmniejszego śladu w ich psychice. Lot pilota samolotu holującego rękaw jest zwykłym, najzwyklejszym w świecie, może nawet jeszcze mniej niż zwykłym bo, jak powiadają piloci, nudnym. Pilot leci zgodnie z określonym kursem, z nakazaną prędkością i wysokością — nad poligonem i czynność tę powtarza w kółko, tak długo, aż odstrzelają się wszystkie baterie lub do chwili gdy w zbiornikach zostaje tyle paliwa, by starczyło na powrót na lotnisko i lądowanie.

Miesiące letnie są wyeksponowane na honorowe miejsce w kalendarzu dowódcy jednostki. Dla większości zwykłych śmiertelników maj lub czerwiec oznacza nadejście na przykład „lata stulecia", jak w ubiegłym roku, dla lotników zaś początek olbrzymiej harówy zaczynającej się często o szóstej rano, kończącej o dwudziestej czwartej. W owym czasie, gdy cała ziemia tętni życiem, artyleria przygotowuje się do letniej szkoły ognia. Wszystkie poligony zapełniają się gwarem artylerzystów — grzmoty dział milkną dopiero późną jesienią. W tym czasie specjalna jednostka lotnicza pracuje na zwiększonych do maksimum obrotach. Trafnie określił jeden z pilotów sytuację, w jakiej znajduje się jednostka w najbardziej gorące miesiące w roku:

— Nasza jednostka upodabnia się wówczas do postoju taksówek — wylatujemy na każde wezwanie poligonów artyleryjskich....

Artylerzyści na obozach szkolą się intensywnie, strzelają celnie i dużo — dla nich nie ma niejednokrotnie dni wolnych od zajęć i niedziel. Piloci rozumieją artylerzystów, nie sarkają więc gdy muszą startować wówczas, kiedy inni ludzie odpoczywają po całotygodniowym trudzie. Los bowiem i wspólne zadania złączyły lotników jednostki specjalnej z artylerzystami.

Czasem wyrwie się z ust kierownika lotów lub pilota brzydkie słowo, którego nie chcieliby usłyszeć artylerzyści. Ale przekleństwo to spowodowane jest chęcią wykonania jak najlepiej zadania. Zdarza się bowiem nieraz, że aura płata psikusy. Oto artylerzyści zgodnie z planem mają wykonać strzelanie do celu holowanego. Czekają z niecierpliwością na lepszą pogodę, a tu od kilku dni deszcz — chmury dotykają prawie wierzchołków drzew. Humor artylerzystów poprawia się na widok dużego „okna", przez które widać błękit nieba. Komendant poligonu kabluje do dwódcy jednostki, prosi o samolot — natychmiast, bo nad poligonem „wisi okno".

— Nie możemy spełnić waszej prośby, bo u nas nie ma żadnego „okna".

— Nie ma czasu na żarty, gdyż zmarnowaliśmy kilka dni przez ten przeklęty deszcz. Za ile będzie samolot?

— My wcale nie żartujemy, współczujemy wam, ale nic poradzić nie możemy. U nas deszcz leje jak z cebra. Głową o słup wyrżnąć można — widzialność prawie zero.

Artylerzystom pryska humor, zaczynają się denerwować, myślą, że lotnicy nie rozumieją ich sytuacji, nie chcą im przyjść z pomocą. Lotnicy również się denerwują, no bo na jakiej podstawie artylerzyści posądzają ich o złą wolę.

Ale na szczęście sytuacje takie zdarzają się rzadko, nieporozumienia zostają wyjaśnione.

Piloci są cierpliwi, wracają na lotnisko niejednokrotnie na resztkach paliwa. Pilot strofowany przez dowódcę powiada:

— A co miałem robić? Już mam wracać na lotnisko, z poligonu proszą, że jeszcze jedno zajście, tylko jeden lot, bo jeszcze ostatnia bateria nie strzelała. Więc zawróciłem — niech strzelają. Wiedziałem, że paliwa starczy mi na lądowanie.

We wrześniu piloci łapią trochę więcej oddechu, mają czas na wykonywanie szkolenia zgodnie ze swoim programem. Niebawem jednak następuje drugi okres intesywnych lotów, bowiem artylerzyści przyjeżdżają na poligony na zimową szkołę ognia.

Jednostka lotnicza, która obsługuje artylerię, ma coś w sobie z żywego muzeum. Posiada na swym uzbrojeniu samoloty najrozmaitszego typu. „Czołówka" kręcąc film, którego scenariusz zakładałby rozwój lotnictwa polskiego, miałaby ułatwione zadanie udając się do jednostki specjalnej. Do niedawna jednostka posiadała nawet na uzbrojeniu znane „Tutki", które po wysłużeniu się jako jedyne egzemplarze zostały oddane do muzeum WP. W jednostce są również samoloty nowoczesne.

Samoloty holują cele, latają na tzw. sylwetkę, zrzucają cele na spadochronach, do których artyleria strzela jak myśliwi do rzutków, wypuszczają w nocy na spadochronach cele świetlne, które są również skutecznie atakowane przez artylerię.

Piloci i pozostały personel tworzy zwarty kolektyw. Pełnią tu służbę między innymi kpt. pil. **Waldemar Rajch**, por. pil. **Zbigniew Wilkowski**, i kpt. pil. **Tadeusz Starzyński.**

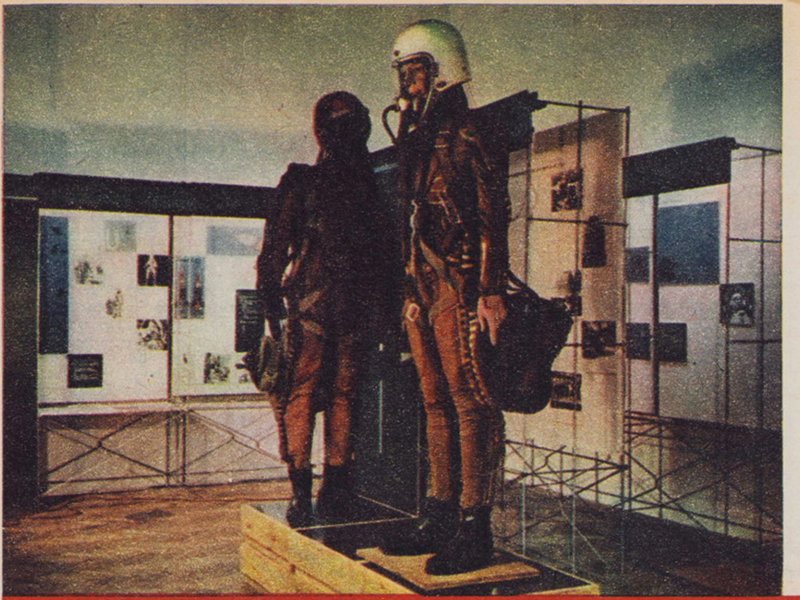
Piloci jednostki specjalnej w ostatnim czasie opuszczają jednostkę na kilka, kilkanaście lub na więcej dni i udają się na wykonanie jeszcze bardziej poważnych zadań. Latają przez długie godziny jako cele dla naszej artylerii rakietowej. Pierwsze loty nie obyły się bez dreszczyku emocji, a nawet pewnego lęku pilotów. A nuż rakieta wymknie się spod kontroli rakietowców? Jednak obawy pilotów okazały się płonne.

— Rakieta posiada kilka zabezpieczeń — uspokojono pilotów. — Gdyby jedno z nich odmówiło posłuszeństwa, pozostają jeszcze następne.

Rakietowcy okazali się dobrymi mistrzami w swej specjalności, zadania swe wykonują na celująco, co jest również między innymi dużą zasługą pilotów specjalnej jednostki lotniczej.

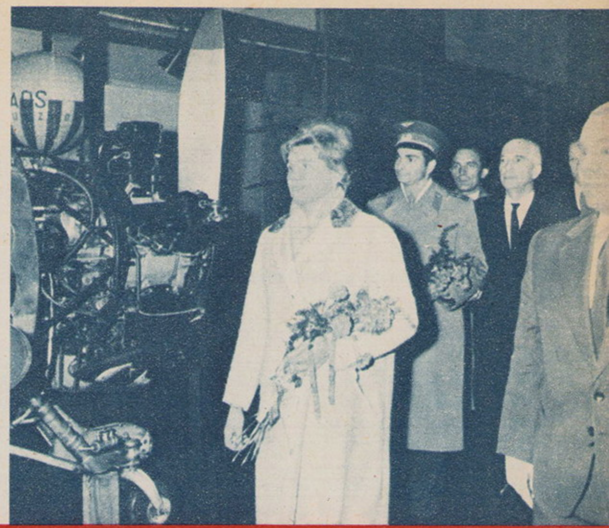
HENRYK SZCZYPEK

Foto: L. Zielaskowski (2)

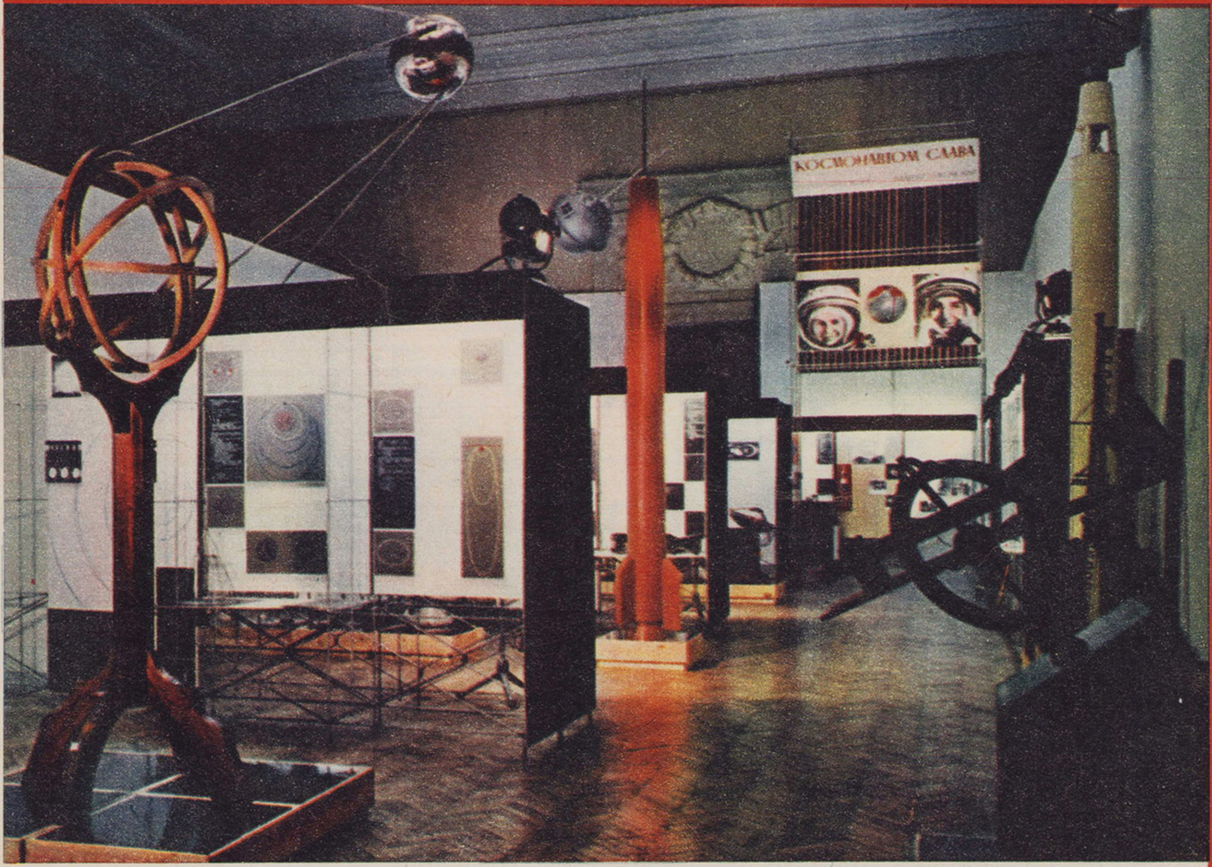


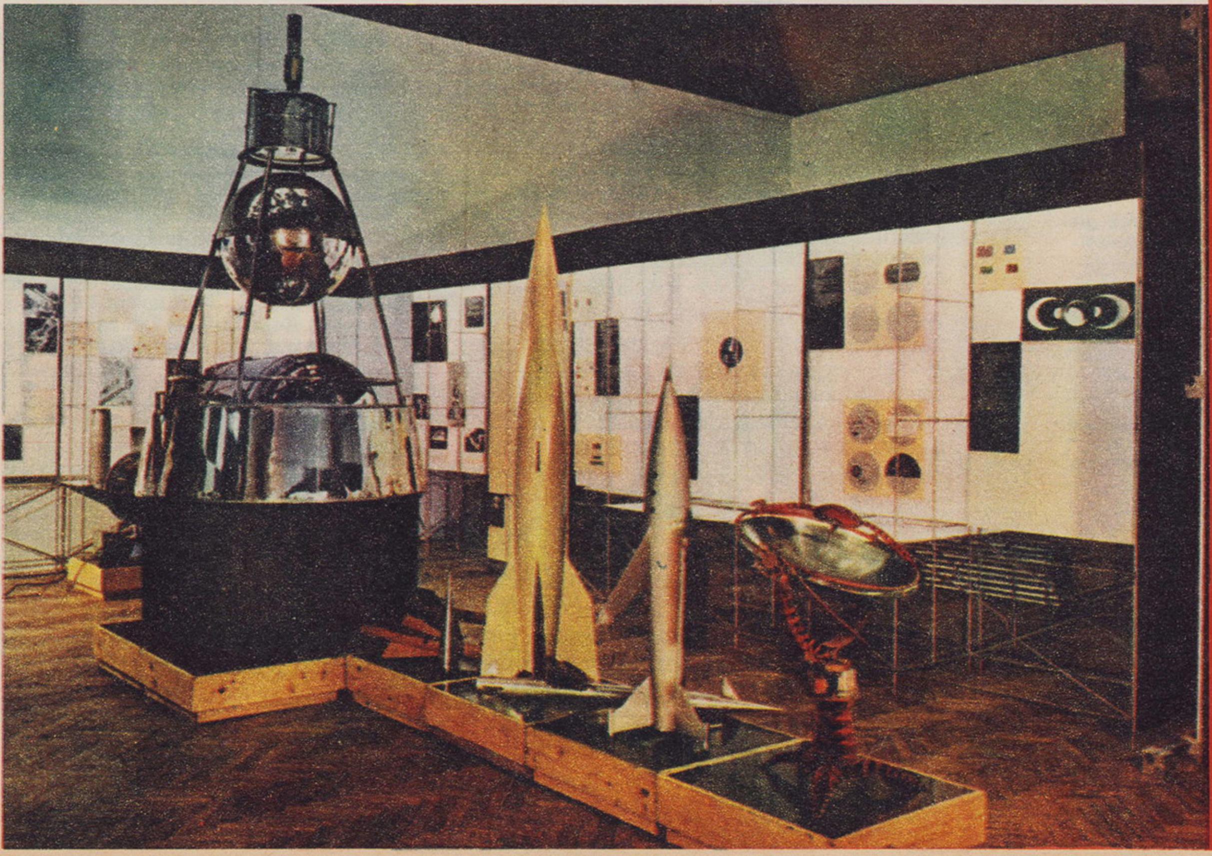
Wala Tierieszkowa i Walery Bykowski podczas zwiedzania sali lotnictwa w Muzeum Techniki. Kosmonautów oprowadza dyrektor Muzeum — Ługowski (z prawej).

To nie są jeszcze ubiory kosmonautów, ale kombinezony ciśnieniowe załóg samolotów operujących na dużych wysokościach i przy wielkich prędkościach.



SALA TIERIESZKOWEJ W MUZEUM TECHNIKI





W powodzi ubiegłorocznych uroczystych przyjęć i owacji, jakie zgotowała Warszawa W. Tierieszkowej i W. Bykowskiemu, zupełnie bez echa minęła wizyta bohaterów Kosmosu w warszawskim Muzeum Techniki w dniu 28 października 1963 r.

Sympatyczni goście zwiedzili salę pamiątek po Marii Skłodowskiej-Curie oraz działy Astronautyki, Lotnictwa i Atomistyki.

Szczególnie zainteresowała kosmonautów wystawa pt. „Od Kopernika do sztucznej planety", przygotowana w wersji rosyjskiej.

Głęboka treść naukowa wystawy — modele przyrządów Kopernika, Heweliusza, rewelacyjne projekty Kazimierza Siemienowicza, jak i popularne opracowanie treści najnowszych osiągnięć w astronautyce, stworzyło prawdziwą encyklopedię wiadomości.

W podsumowaniu spotkania sławna para kosmonautów podkreśliła, że w ich licznych podróżach i przyjęciach po raz pierwszy spotkali się w treści wystawy, opracowanej w oparciu o dokumenty historyczne, naukowe prace i osiągnięcia stuleci — na przestrzeni od Kopernika do czasów najnowszych — a nawet z wizją spodziewanego jutra w tej dziedzinie.

Powyżej z lewej — wejście do sali im. W. Tierieszkowej. Doskonałe plansze objaśniają tajniki lotów orbitalnych. Liczne modele, od historycznego pierwszego sputnika radzieckiego począwszy, a na aktualnych zdjęciach skończywszy wprowadzają zwiedzających w świat osiągnięć techniki rakietowej i astronautyki. Poniżej — tu zwraca uwagę makieta pojemnika dla psów — pierwszych kosmonautów oraz modele rakiet, w tym przeznaczone do badań tunelowych oraz inne wykonane z tworzyw sztucznych.

Foto: Jerzy Wendołowski (3) i CAF (1)

DO i OD REDAKTORA

W SPRAWIE „ZDROWIA PRZYSZŁEGO PILOTA"

Szanowny Panie Redaktorze!

Z dużym zdziwieniem w artykule mgr Z. Osińskiego pt. „O zdrowie przyszłego pilota", zamieszczonym w nr 46 Waszego czasopisma z 17. XI. 1963 r., przeczytałem: „Materiały szkoleniowe dla kół lotniczych zawarte w książce mgr inż. A. Glassa i R. Chmielewskiego („Jak zostać lotnikiem" — przyp. red.), **ani jednym słowem** nie poruszają zagadnień zdrowotności i sprawności fizycznej. Bardzo marginesowo ten ważny problem potraktowany jest również w książce mgr J. Adamka i A. Glassa pt. „Nauka pilotażu szybowcowego".

Tymczasem w pierwszej z wymienionych książek pt. „Jak zostać lotnikiem" na str. 80 znajduje się rozdział „Trochę sportu", na str. 119 rozdział „Lotnictwo i zdrowie", na str. 100 oraz 193—194 opisane są ćwiczenia fizyczne dla kandydatów na spadochroniarzy, zaś w rozdziale o szkoleniu szybowcowym na str. 195 i 196 opisano jak przygotować się do badań lotniczo-lekarskich oraz podane są „Wskazania higieny lotniczej". Ponadto w książce znajduje się szereg zabaw, ćwiczeń, zajęć i wycieczek, które m. in. służą rozwojowi fizycznemu. Np. na str. 16 opisane są biegi z latawcem, na str. 33—34 gra z wycieczką na lotnisko, na str. 35—39 wyprawa do lasu, na str. 57 wyszukiwanie miejsc na karmniki dla ptaków, na str. 58 — zawody saneczkowe, na str. 89 — rozdział „Witamy wiosnę" z wycieczką w teren, na str. 93 — na leśnym uroczysku, na str. 107 — wielka gra terenowa.

Prócz tego chcę zauważyć, że do nielicznych książek o tematyce szkoleniowej, które kładą wyraźny nacisk na sprawy przygotowania psychofizycznego i fizycznego do lotnictwa — właśnie należą obie książki, niefortunnie wymienione przez mgr Z. Osińskiego.

Ponieważ przytoczona wyżej ocena autora artykułu zamieszczonego w Waszym piśmie nie jest obiektywna, będę bardzo wdzięczny za zamieszczenie mego listu na łamach „Skrzydlatej".

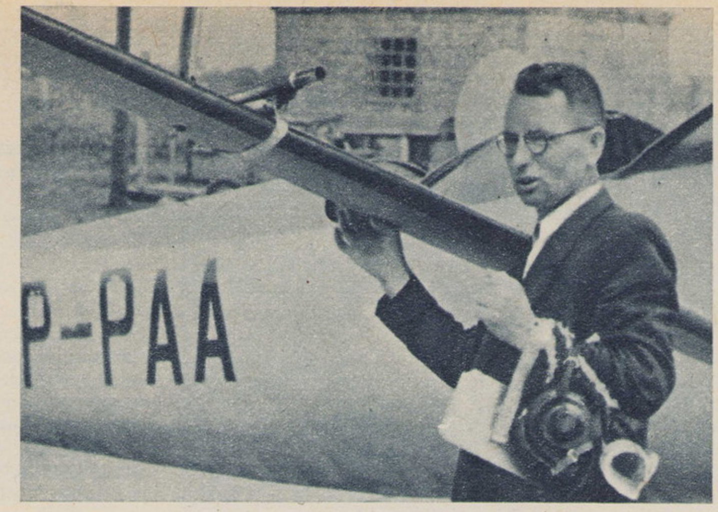
Z lotniczym pozdrowieniem

mgr inż. Andrzej Glass

WIĘCEJ O „GHANA AIRWAYS"

RUBRYKA „Z zagranicy" w „SP" nr 47/1963 r. zawiera niepełne dane o „Ghana Airways", nie podając, że oprócz DC-3 i „Britannia" towarzystwo dysponuje 4 samolotami „Viscount". Również liczba DC-3 wydaje się zbyt niska, gdyż obsługują one dość gęstą sieć linii krajowych i według wyliczeń powinno być ich 6 do 7. Samoloty Ił-18 w barwach „Ghana Airways" latają tylko na trasach: Accra — Kano — Cairo — Beirut (raz w tygodniu) i Accra — Bamako — Rabat (raz na 2 tygodnie). Natomiast na linii Accra — Londyn (2 razy tygodniowo bez lądowania) oraz raz na tydzień na liniach Accra — Londyn przez Rzym — Zurich i Accra — Leopoldville latają „Britannie". Samoloty zaś „Viscount" pracują raz w tygodniu na liniach: Accra — Freetown — Dakar — Las Palmas — Malaga — Londyn; Accra — Duala Bangui — Entebbee — Nairobi — Dar Es Salaam; Accra — Duala Bangui — Entebbee — Nairobi — Mogadisz; Accra — Abidjan — Freetown. „Viscounty" na linii: Accra — Kano — Khartoum — Asmara (Addis-Abeba) — Aden latają raz na 2 tygodnie; na linii: Accra — Abidjan — Monrovia (Robertfuld) — Freetown — Conakry — Bathurst — Dakar 2 razy tygodniowo z tym, że w Bathurst lądują tylko raz w tygodniu; na linii Accra — Lagos 5 razy tygodniowo. Samoloty DC-3 oprócz linii krajowych obsługują linię zagraniczną raz w tygodniu, na trasie: Accra — Kumari — Tamale (Ghana) — Ouagadougou (Rep. Volta) — Mopti — Segou — Bamako (Mali).

Mgr **Piotr Cieklińskі** — Wejherowo



50-lecie urodzin i 25-lecie pracy zawodowej

Mgr inż. MIECZYSŁAW ŁĘKOWSKI JUBILATEM

JUBILEUSZ rzecz przyjemna, a przy tym poręczna do zaznajomienia, bądź przypomnienia szerszemu ogółowi o ludziach, którzy zdobytą wiedzą i swą pracą stanowią przykład dla młodego pokolenia. Zatem dla pożytku młodym, ku wspomnieniu starszym, poświęćmy chwilę uwagi dzisiejszemu jubilatowi, tym bliższemu szerokiej rzeszy pracowników lotnictwa, że z niej się wywodzącemu.

Oto jego sylwetka:

Mgr inż. Mieczysław Łękowski, absolwent Sekcji Lotniczej Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej, to znany i ceniony specjalista z dziedziny prób w locie, ściślej wg. zagranicznej nomenklatury — inżynier prób w locie. Znany i ceniony jest za swe walory tak zawodowo-fachowe jak i osobiste.

Rok 1963 był bogaty w rocznice dla mgr. M. Łękowskiego, bo 25 grudnia — wypadła 50 rocznica urodzin, zaś w październiku 25-lecie pracy zawodowej Mówiąc o 50-tej rocznicy urodzin, trzeba od razu wyjaśnić, że nie znajduje ona odbicia ani w usposobieniu, ani w zainteresowaniach osobistych. No, bo przecież hobby w postaci intensywnej turystyki motocyklowej w lecie, a narciarskiej w zimie świadczy raczej o bardziej młodzieńczych upodobaniach, niżby to wynikło z „nieubłaganej" metryki. Trzecie hobby, to chyba własny ogródek, który zresztą co pewien czas bywa postponowany za swą rzekomą czarną niewdzięczność w stosunku do właściciela, ale który mimo wszystko pielęgnowany jest troskliwie i z dużym samozaparciem

25 lat pracy zawodowej, to w aspekcie historycznym: przed wojną — konstruktor znanej Wytwórni Płatowców PZL na Paluchu; w okresie okupacji — kierownik warsztatu prywatnej fabryczki w Warszawie i po wojnie w Instytucie Lotnictwa na Okęciu — początkowo kierownik sekcji w dziale aerodynamicznym, a następnie w dziale badań w locie.

W czasie swej całej działalności zawodowej wykonuje szereg różnorodnych projektów konstrukcyjnych, począwszy od tuneli aerodynamicznych, a kończąc na podnośnikach dynamometrycznych do ważenia samolotów i dynamometrach do pomiaru w locie sił na sterownicach samolotu. Oprócz tego jest autorem lub współautorem szeregu opracowań, monografii i metodyk — wymieńmy tu przykładowo: „Aerodynamika tuneli poddźwiękowych", „Ilościowe badanie stateczności statycznej i sterowności samolotu". „Problem pilotów doświadczalnych", „Metoda wyznaczania w locie nieustalonym współczynnika siły nośnej samolotu w funkcji kąta natarcia" itd. Należy dodać, że w latach 1946 — 52 był ponadto wykładowcą przedmiotów technicznych w Państwowym Liceum Mechaniczno-Lotniczym w Warszawie, łącząc w ten sposób pracę zawodową z pedagogiczną. Udział w szkoleniu pilotów-oblatywaczy jest dalszym ciągiem jego dydaktycznej działalności.

Zasługi położone na polu rozwoju krajowych naukowo-technicznych podstaw badań samolotów w locie dałyby się lapidarnie ująć następująco: metodyki obejmujące szereg badanych w locie własności samolotów, unowocześnianie aparatury badawczo-pomiarowej stosowanej przy próbach samolotów, w bardzo wielu przypadkach wykonywanej metodą gospodarczą, a mimo to o wysokiej klasie dokładności, co pozwalało na zaoszczędzenie dewiz przy imporcie aparatury z zagranicy. Dodać tu jeszcze należy zasługi położone na polu kształcenia młodych inżynierów, przystępujących do pracy pod kierownictwem mgr inż. M. Łękowskiego.

Pewnym miernikiem poziomu zawodowego był i jest Jego udział w szeregu kolegiach i grupach o charakterze naukowo-technicznym i konsultacyjnym o zasięgu już pozainstytutowym. W uznaniu zasług otrzymał szereg nagród i odznaczeń, w tym medal X-lecia Polski Ludowej, a ostatnio został samodzielnym pracownikiem naukowym w Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych.

Przypomnieć trzeba jeszcze raz na zakończenie, że mgr inż. M. Łękowski to nie zasuszony tytan pracy, nudny w życiu codziennym naukowiec, gderliwy przy tym i apodyktyczny, lecz sympatyczny pan o charakterystycznym wyglądzie dzięki nieodłącznym okularom, w życiu codziennym niezastąpiony gawędziarz, o ciętym ironizującym dowcipie; przy tym dobry szef i starszy (chyba tylko doświadczeniem) kolega.

Z okazji 50 rocznicy urodzin i 25-lecia pracy zawodowej wypada na tym miejscu życzyć miłemu Jubilatowi jedynie dalszych sukcesów w pracy dla polskiego lotnictwa, a także nieodstępnej dotąd pogody ducha, w następnym półwieczu. Przy tejże pogodzie ducha i usposobieniu zdrowie dopisze samo, na pewno bez pomocy lekarzy, czego także życzą koledzy, współpracownicy i podwładni.

J. P.

Tekst i zdjęcia:
LUCJAN WOLANOWSKI

LATARNIE MIGOCĄ W ALBURY

SMIESZNE byłoby gdybyśmy chcieli ustalić, jaki jest najbardziej „latający naród" świata. Jeżeli jednak chcę tu zwrócić uwagę na niezwykłe wręcz zastosowanie samolotu w codziennym życiu Australii — to dlatego, że sytuacja jest tam odmienna od tej z jaką mamy do czynienia w wielkich krajach. Naturalnie, zarówno w USA jak i w ZSRR „samolot jest królem" — ale ostatecznie oba te kraje mają gęstą sieć dróg żelaznych i szos dla samochodów. Z Moskwy do Leningradu czy z Nowego Jorku do Bostonu można dostać się także i samolotem... Natomiast w Australii są osady, połączone między sobą tylko komunikacją powietrzną. Dalej, 11 milionów Australijczyków nie może sobie jednak pozwolić na luksus budowania linii kolejowych czy szos na bezkresnych przestrzeniach tego kraju. Tak więc samolot w Australii nie jest królem, jest koniecznością. Bez niego nie ma życia w tym kraju.

Liczby te mogą się naturalnie zmieniać, ale w Australii było ostatnio 4 tysiące lądowisk. Tak zwane Północne Terytoria czyli najsłabiej zaludnione tereny — liczą ponad setkę lądowisk na niecałe 20 000 mieszkańców... Znane i w Europie linie zamorskie QANTAS — nie obsługują szlaków lokalnych, jeżeli w ogóle wolno nam tu użyć tego terminu na określenie przelotów około 5 000 km długości, podczas których nie opuszcza się terenu Australii. Dwa giganty — jak prywatne przedsiębiorstwo Ansett-ANA walczy z przedsiębiorstwem państwowym TAA o pasażerów. Dziwna to zaiste walka! Można zobaczyć, jak o tej samej godzinie z dwóch krańców tego samego lotniska startują dwa samoloty tego samego typu ale należące do obu konkurentów — aby lecieć znów niemal że skrzydło w skrzydło do tego samego lotniska docelowego! Jest jeszcze kilkanaście pomniejszych linii, w zasadzie każdy stan Związku Australijskiego ma swe przedsiębiorstwo transportu lotniczego.

Na australijskim niebie można ujrzeć różnoraki sprzęt. „Wołem roboczym" są jeszcze ciągle „Dakoty", eliminowane powoli przez Fokker „Friendship". Na głównych szlakach Lockheed „Electra" i różne odmiany „Viscounta" uważane są już za przestarzałe. Gdy byłem w Australii, zapadła właśnie decyzja nabycia średniodystansowych odrzutowców Boeing 727 — do obsługi linii krajowych. Ten zakup amerykańskiego sprzętu — był wielkim ciosem dla brytyjskiego prestiżu i... kieszeni. Dewiza „Fly British!" nie przemówiła jakoś do australijskich linii lotniczych, których wodzowie pominęli brytyjskie fabryki w udzielaniu zamówień.

Australia na podniebnych szlakach ma setki lekkich samolotów, zajmujących się różnymi robotami, dyktowanymi przez przestrzenie tego kraju. W Darwinie w Północnej Australii jest np. spadochronowa jednostka pogotowia ratunkowego, która skacze do wypadku. Gdy byłem w Broken Hill, samolot pilotowany przez Franka Clarka odnalazł po trzech dniach poszukiwań zagubioną w buszu 20-letnią Wilmę Evans z Oberon koło Bathurst. Jej wóz zepsuł się na bezludziu, o jakieś 70 km od najbliższego domostwa, a że nie miała przy sobie broni myśliwskiej ani konserw — więc głodowała przez trzy dni. Codziennie szła 18 km do najbliższego zbiornika z wodą, nocami straszliwie marzła. Mr Clark odnalazł ją, a następnie przez radio pokierował grupą operacyjną, która szukała tej zaginionej dziewczyny... Tak, samolot ma tam wiele zastosowań!

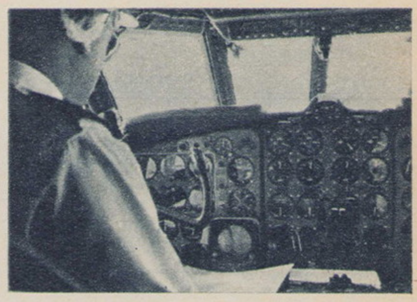
Przy tym wszystkim jednak, tradycje lotnicze są stosunkowo świeżej daty. Z górę pół wieku minęło od chwili, gdy Bill Hart przeleciał 30 km z Penrith do Paramatta. Jeszcze grubo przed II wojną światową samoloty australijskie przewiozły 52 000 ton maszyn dla kopalni złota na Nowej Gwinei, lecąc bez żadnych dziś tak udoskonalonych przyrządów na wysokości (wtedy zawrotnej!) 4 tysięcy metrów... Były to czasy bohaterskie, gdy badanie pogody polegało na ślinieniu własnego palca, aby ustalić kierunek wiatru... A w roku 1926 słynny sir Charles Kingsford Smith wylądował na swym samolocie „Krzyż Południa" w Brisbane po przelocie nad Oceanem Spokojnym.

Są to zapisane złotymi zgłoskami karty dziejów lotnictwa. Ja jednak chciałbym tu przypomnieć wydarzenia, które rozegrały się akurat 30 lat temu, a które są — jak mi się zdaje — mniej znane. Mnie osobiście zafrapowały i myślę, że pamięć o nich żyć będzie tak długo, jak długo ludzie sławić będą odwagę i błyskawiczną orientację — te wielkie cnoty w powietrzu i... na ziemi.

Otóż w roku 1934, a więc dokładnie przed trzydziestu laty — stan Victoria i jego stolica — Melbourne, obchodziły swe stulecie. Dla uświetnienia obchodów, zorganizowano wtedy „Wyścig do Melbourne" z pierwszą nagrodą 12,5 tysiąca funtów, ustanowioną przez australijskiego milionera sir MacPherson Robertsona. Trasa wiodła do Melbourne z miejscowości Mildenhall w hrabstwie Suffolk w Wielkiej Brytanii i liczyła 12 tysięcy mil. Z 74 zgłoszonych maszyn tylko 20 odpowiadało surowym standardom, ustanowionym przez Królewski Aeroklub. Ciekawe, że pra-prawnuk startującego w tym wyścigu samolotu DeHavilland Comet „Black Magic" — wszedł do dziejów II wojny światowej jako słynny „Mosquito". Tylko 9 maszyn doleciało do Melbourne, po starcie na znak lorda-mayora Londynu, 20 października 1934 roku, w sobotę... Dramatyczną przygodę przeżyła załoga DC-2 „Uiver" latającego w barwach Holandii. Otóż po starcie z Charleville, już na terenie Australii, wszelki ślad po samolocie zaginął. Jego radiostacja przestała działać, a samolot wpadł w burzę i latał przez godzinę wokoło. Pilot nazwiskiem Parmentier zniżył się i ujrzał jakieś miasto — ale nie orientował się zupełnie, gdzie jest i jak się ono nazywa. Było to Albury.

I oto wypadki potoczyły się błyskawicznie. Miejscowa rozgłośnia nadała wezwanie do wszystkich kierowców, aby pojechali na pole wyścigów konnych i tam ustawili się tak, aby oświetlić tor swymi reflektorami. Następnie przełącznikiem w miejscowej elektrowni zaczęto alfabetem Morse'a nadawać słowo „ALBURY" przy pomocy... latarni ulicznych! Załoga samolotu odczytała te sygnały i o w pół do drugiej nad ranem „Uiver" wylądował bez kraksy na torze oświetlonym przez samochody. Samolot zajął drugie miejsce w wyścigu — tuż po Brytyjczykach, przelatując trasę w 3 doby, 18 godzin i 20 minut. Holandia szalała z radości. Pan Waugh, błyskawicznie orientujący się burmistrz Albury, został przez wdzięcznych Holendrów zaproszony do Kraju Tulipanów, gdzie był entuzjastycznie przyjmowany.

„Królewska Służba Latającego Doktora" niesie szybko pomoc na bezludziu — przecież jedno tylko gospodarstwo hodowlane w stanie Zachodnia Australia odpowiada wielkością... Belgii!



Nowoczesne odrzutowce pasażerskie latają nad Australią, krajem gdzie wielkie odległości sprzyjają lotnictwu.

Lekkie samoloty dowożą pocztę na te tereny, które sami Australijczycy zwą „Dalej niż daleko".

„GAWRONY" POLECIAŁY NA WĘGRY

Inż. FELIKS BORODZIK

Korespondencja własna

LOTNISKO Budaörs leży w obszernej dolinie, odległej pół godziny jazdy samochodem od centrum Budapesztu. Okalają je niewielkie wzgórza. Tutaj właśnie znajduje się główna baza i kierownictwo Węgierskiego Lotnictwa Gospodarczego. Dyrektor Istvan Oravec przymuje nas w swoim gabinecie. Wielogodzinna dyskusja na tematy techniczne i ekonomiczne upływa w bardzo przyjaznej atmosferze. Interesujących tematów jest bardzo wiele: Węgrzy są do chwili obecnej najpoważniejszym użytkownikiem produkowanych w Polsce samolotów rolniczych PZL—101 „Gawron". Posiadają nie tylko sporą liczbę tych samolotów, ale przede wszystkim bardzo intensywnie je eksploatują. Wieloletnia praktyka w tej dziedzinie pozwoliła im wypracować własne metody użytkowania samolotów rolniczych, co z kolei wpłynęło na osiągnięcie wysokich wskaźników ekonomicznych.

Jedną z charakterystycznych cech lotnictwa rolniczego jest współzależność takich elementów jak: jakość użytkowa sprzętu, jego własności techniczne, organizacja pracv na lądowisku roboczym, technika wykonywania lotów roboczych i ogólna organizacja eksploatacji. Od sposobu wzajemnego powiązania tych elementów zależą uzyskane wyniki ekonomiczne, zależy techniczna ocena sprzętu. Warto tu podkreślić, że węgierskie lotnictwo rolnicze wyposażone

Szentos. Pracowity dzień zakończony. Inż. Józef Oleksiak (w koszuli w białe prostokąty) rozmawia z pilotami i mechanikami brygady. W gimnastycznej koszulce — szef pilotów Barocsi Tibor. PONIŻEJ: Mezőhegyes. Samolot nad początkiem pola rozpoczyna rozrzucanie nawozu.

„Gawron" kładzie pasmo nawozu sztucznego na jedno z pól w gospodarstwie Mezőhegyes.

jest obecnie wyłącznie w nasze samoloty PZL—101 „Gawron". Jedyny „Brigadyr" L—60, używany jest tylko jako samolot łącznikowo-dyspozycyjny.

Ciekawych tematów było więc sporo i szybko znaleźliśmy, jak to się mówi, „wspólny język", pomimo pewnych trudności językowych. Zwiedziliśmy też miejscowe warsztaty remontowe. W naprawdę serdecznej i przyjaznej atmosferze czas mijał niespostrzeżenie. Po kilku dniach mieliśmy już omówione sprawy w bazie i wyruszaliśmy w teren, na lotniska robocze.

Węgierskie lotnictwo rolnicze dawno już wyszło ze stadium eksperymentowania i przeszło do konkretnej, normalnej pracy. W chwili obecnej już nie tylko zarabia na swoje utrzymanie, ale przynosi Republice wielomilionowe dochody. Trzeba podkreślić, że dochody te są obliczane nie z opłat uzyskanych za pracę samolotów, ale z faktycznie osiągniętego wzrostu plonów z hektara. Osiągnięcia te węgierskie lotnictwo rolnicze zawdzięcza przede wszystkim bardzo sprawnej organizacji. Otóż całe lotnictwo zostało podzielone na tzw. **brygady stałe i ruchome** oraz **rezerwę dyspozycyjną.** Podstawową jednostką roboczą jest brygada dysponująca przeważnie dwoma samolotami i odpowiednim naziemnym sprzętem technicznym, składającym się z samochodu terenowego, samolotowego wyposażenia naziemnego, urządzeń do załadunku chemikalii, materiałów pędnych i wyposażenia startowego. W skład brygady wchodzą: trzej piloci, dwóch mechaników, kierowca i czasem jego pomocnik.

Brygady stałe są przydzielane do większych gospodarstw rolnych, gdzie wykonują prace niemal przez cały rok, tj. od połowy lutego aż do połowy grudnia.

Brygady ruchome są zaopatrzone dodatkowo w samochód ciężarowy i pracują w coraz to innych miejscach, zależnie od potrzeb i zawieranych umów.

Tak to już jest w rolnictwie, że jeśli się chce mieć dobre zbiory, każdy zabieg musi być wykonany w odpowiednim czasie. Czasu tego nie można niestety z góry dokładnie przewidzieć, gdyż jest on zależny od układu pogody w odpowiednim okresie. Zresztą np. skutki przeciągającej się zimy czy opóźnionego lata odczuwamy na własnej skórze. W rolnictwie skutki te są przynajmniej ustokrotnione. Dlatego to praca rolnika, chociaż na pozór spokojna, wymaga w pewnych okresach koncentracji wysiłku i szybkości działania. Każde opóźnienie w terminowości działania — to mniejsze efekty pracy, to obniżona wydajność z hektara. Szybkość działania można zapewnić przede wszystkim stosując wysoko wydajne maszyny rolnicze lub dużą ich koncentrację tam, gdzie to w danym momencie jest potrzebne.

Z doświadczeń węgierskich wynika, że jeden samolot zastępuje w czasie pracy rozrzucania sztucznych nawozów średnio 10 traktorów. Przy innych pracach, w których własności samolotu są lepiej wykorzystane, liczba traktorów-zamienników zwiększa się jeszcze bardziej. Zrozumiałe więc, że nie można sobie pozwolić na to, aby nagle w czasie wykonywania pilnej, terminowej pracy w jakimś gospodarstwie zabrakło kilkunastu traktorów. Dlatego też, oprócz brygad, kierownictwo węgierskiego lotnictwa rolniczego posiada rezerwę kilku samolotów, które stale są gotowe do wzięcia udziału w akcji.

Jeżeli jakiś samolot zostanie uszkodzony lub musi być odstawiony do okresowego przeglądu, na jego miejsce posyłany jest natychmiast samolot z rezerwy. Dzięki takiej organizacji zapewniono wyzyskanie jednej z bardzo ważnych cech lotnictwa rolniczego, tj. szybkość działania.

Inną, bardzo ważną cechą samolotu jako maszyny rolniczej jest to, że może on działać nad polem rozmokłym. Węgrzy na przykład przeprowadzają tzw. dokarmianie pszenicy ozimej natychmiast po roztopach, zanim ziemia obeschnie, tj. w okresie kiedy na zaorane pole trudno jest wejść człowiekowi, a o wjechaniu nie ma w ogóle mowy. A właśnie wczesnowiosenne nawożenie jest bardzo skuteczne i ma kolosalny wpływ na późniejsze zbiory.

Do jednych z ciekawszych prac wykonywanych przez samoloty rolnicze na Węgrzech jest sianie ryżu. Ryż jest wysiewany, po specjalnym przygotowaniu ziarna, na pola uprawne pokryte cienką warstwą wody. Również i w tym przypadku użycie jakiegoś urządzenia naziemnego byłoby po prostu niemożliwe.

Samoloty węgierskiego lotnictwa rolniczego mają coraz więcej roboty, stale rośnie zapotrzebowanie na ich usługi. Przewiduje się tam, że liczebny stan samolotów rolniczych w najbliższych latach zwiększy się co najmniej trzykrotnie. Wzrost ten, jak wynikało z prowadzonych rozmów, powinien być jeszcze większy, jednak na razie musi być ograniczony ze względów finansowych. O zapotrzebowaniu na prace samolotów w rolnictwie węgierskim świadczy najlepiej fakt, że trwają one od połowy lutego do połowy grudnia, zaś średni nalot roczny samolotu w tych pracach wynosi 800 godzin. Przewiduje się, że w najbliższych latach przekroczy on 1 000 godzin.

Po wielogodzinnej podróży samochodem dotarliśmy do leżącego na południu Węgier miasta Szeged. U nas już jesień, ale tutaj wciąż ciepło. Czuje się wpływy klimatu południowego. Do gospodarstwa Hódmezövásárhely, w którym pracuje jedna ze stałych brygad lotniczych, jest jeszcze ponad 50 kilometrów Po kilkunastu minutach zjeżdżamy z asfaltowej szosy na polną drogę. Ziemia ubita i twarda jak kamień. Za samochodem ciągnie się potężny kłąb białego kurzu. Jedziemy wśród łanów kukurydzianych, które ciągną się tu całymi kilometrami. Monotonny krajobraz równinnych pól urozmaicają otoczone drzewami zabudowania gospodarcze. Nad jednym z nich spostrzegamy znajomą sylwetkę żółtego „Gawrona".

Lądowisko robocze znajduje się na niewielkim polu koniczyny. Na starcie zamiast litery „T" biała sterta nawozów sztucznych, a opodal przenośny „rękaw" określający kierunek wiatru. Właśnie ląduje „Gawron". Mieliśmy teraz okazję, nie po raz ostatni zresztą, podziwiać nadzwyczajną sprawność, z jaką pracują zespoły ładowaczy. Załadowanie chemikalii odbywa się tu ręcznie, przy pomocy kubełków podawanych metodą strażacką z rąk do rąk i mimo to trwa zaledwie 60—100 sekund! A przecież trzeba załadować 500 kG. Dobrze wykonana praca zespołowa świadczy o wysokiej kulturze społecznej. Obserwowaliśmy ją nie tylko na lotniskach. Godne podkreślenia jest jednak to, że ładowaczami są pracownicy niewykwalifikowani, nie szkoleni na specjalnych kursach organizacji pracy, a jednak umieją pracować bez poganiania czy wzajemnych przywoływań się do porządku. Zwróciliśmy uwagę, że przy częstym ładowaniu zmieniają się tak, aby najcięższej pracy nie wykonywał stale ten sam człowiek.

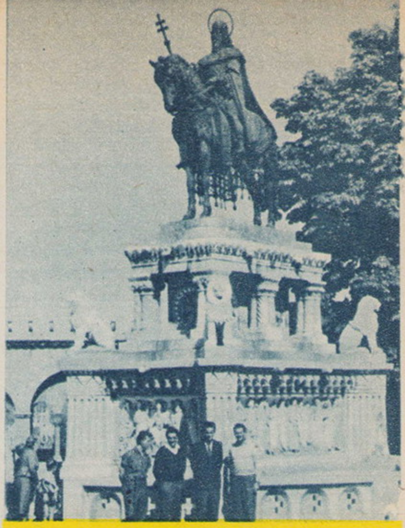
W ciągu dwóch dni byliśmy na kilku różnych lądowiskach roboczych. Na wszystkich podziwialiśmy tę samą wysoką sprawność pracy zespołowej. W Szentos grupa ładowaczy składa się z dziewcząt, które ładowały 500 kG chemikalii w czasie 110 sekund, a po skończonym dniu roboczym z prawdziwie kobiecą pieczołowitością kotwiczyły samoloty. Gdy zakładały pokrowce, miało się wrażenie, że układają „Gawrona" do snu. We wszystkich gospodarstwa „Gawrony" wykonywały trudną pracę nawożenia ziemi pod ozimą pszenicę. Jest to najcięższa z prac agrolotniczych — średnio start jednego samolotu odbywa się co 3 do 6 minut, zależnie od odległości obrabianego pola od lądowiska.

Pod koniec dnia piloci są już zmęczeni, jednak przy kolacji chętnie dyskutują na tematy fachowe. Główny ekonomista opowiada o historii sławnego gospodarstwa Mezöhegyes, które liczy sobie już 150 lat. Dawniej znane było z dostawy najlepszych koni dla wojska, a dziś stosuje samoloty zamiast traktorów i znów słynie jako jedno z najlepszych na Węgrzech gospodarstw nasiennych. Do Budapesztu wracamy późnym wieczorem. Na ulicach ruch już maleje. Wystawy jasno oświetlone, kolorowe neony; Budapeszt ma swoisty urok ciepłego, pogodnego miasta.

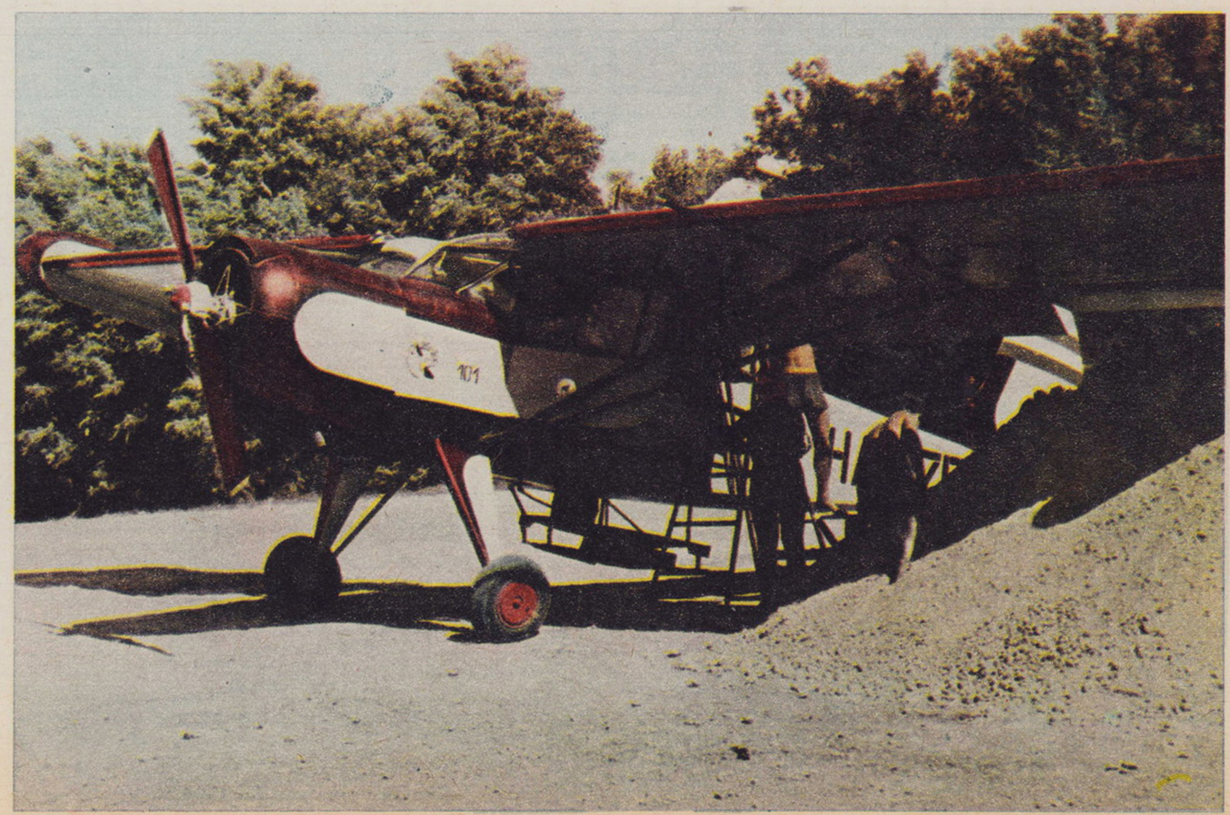
Przed odjazdem do kraju polecieliśmy „Brigadyrem" do jeszcze jednego gospodarstwa posiadającego stałą brygadę lotniczą. Trasa prowadziła wzdłuż południowo-wschodniego wybrzeża Balatonu. Pogoda akurat się popsuła, przez cały czas przelotu nad Balatonem padał deszcz i wiał silny północno-zachodni wiatr. Woda miała kolor kawy z mlekiem, a pomysłowo urządzone miniaturowe porty nabrzeża i plaże były opustoszałe. Pomimo złej pogody widać było, że całe kilkudziesięciokilometrowe wybrzeże Balatonu jest zagospodarowane — ani jednego odcinka bez opieki, bez przemyślanych i przygotowanych udogodnień, pozwalających na kulturalny oraz urozmaicony wypoczynek.

Gdy wylądowaliśmy, pogoda nieco się poprawiła, tzn. deszcz właśnie nie padał. Pomimo że pogoda była nie nadzwyczajna (pułap 400 m, widoczność 6—8 km), brygada pracowała. Sterta nawozów była przykryta pokrowcami. Pracę przerywano tylko wtedy, gdy przychodziła fala deszczu, zmniejszająca widoczność poziomą do 0,5 km. Tak, pracę terminową w polu trzeba wykonywać nawet pomimo złej pogody. Gdy startowaliśmy w drogę powrotną, w Nagyatád znów padał deszcz. Nad Balatonem już nie padało, gdzieniegdzie nawet ktoś próbował się kąpać. W rejonie Enying widzieliśmy pracujące „Gawrony", a w Budaörs świeciło słońce. Przed hangarem stały odświeżone po przeglądzie okresowym „Gawrony". Jutro zapewne wrócą do codziennej znojnej pracy.

Następnego dnia żegnaliśmy naszych przyjaciół, żegnaliśmy Budapeszt i malowniczą ziemię węgierską.

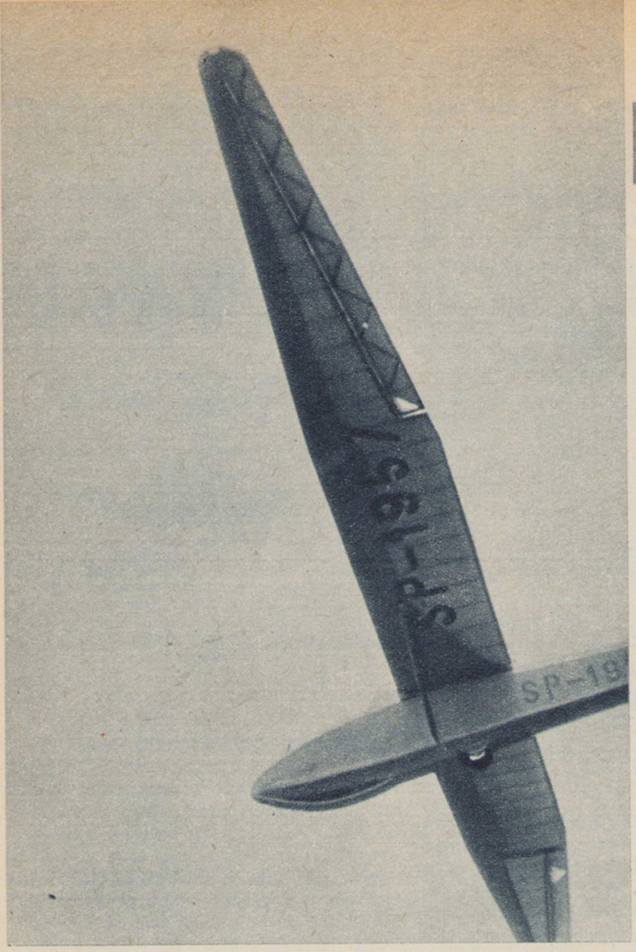


Budapeszt. Pod pomnikiem św. Stefana — stoją od prawej: szef pilotów lotnictwa rolniczego Barocsi Tibor, mgr inż. Józef Oleksiak, główny inżynier lotnictwa rolniczego Aranyos Bela i kierowca służbowej „Warszawy".



90 sekund ładowania — to chwila wytchnienia dla pilota.

Zdjęcia autora (5)



Jak zbudowałem makietę szybowca
SZD – 15 SROKA

MODELEM „Sroki" zwyciężyłem w XXVIII Mistrzostwach Polski (w kategorii makiet latających), odbytych w dniu 30 czerwca 1963 r. w Katowicach. Wykonałem go według planów wydanych przez APRL w skali 1 : 7,5, a to dlatego, że skala 1 : 5 jest za duża. Chciałem oszczędzić materiału, a równocześnie zapewnić modelowi dobre własności lotne. Starałem się o bardzo lekkie wykonanie konstrukcji, dlatego jest ona delikatna, aczkolwiek nie słaba.

Skrzydła wykonałem dzielone ze względu na transport. Łączone są one z kadłubem bagnetem duralowym 1 mm i kołkiem ustalającym. Zastosowałem profil Clark Y — 12%, krawędź natarcia z balsy 10 x 12 mm, keson pełny ze styropianu, dźwigary sosnowe 5 x 2 mm połączone w ceownik płytką z twardej balsy 1,5 mm. Ceownik płaską stroną przyklejony „Certusem" do styropianu, podobnie krawędź natarcia. Dalsza część od dźwigara oraz krawędź spływu konstrukcji klasycznej, żebra z balsy 1,5 mm, krawędź lipowa 6 x 2 mm. Lotki dzielone, wykonane z balsy konstrukcyjnie, lekko uniesione do góry ze względu na stateczność. Rozmieszczenie żeber, ich ilość i położenie dźwigarów zgodne z oryginałem.

Wszystkie kesony styropianowe, po oszlifowaniu kryte dwukrotnie papierem japońskim na „Certusie", druga warstwa po wyschnięciu pierwszej. Część żebrowana, również lotki, kryte dwukrotnie papierem japońskim i cellonowane wielokrotnie. Kesony wyrównane szpachlówką. Zastrzały wykonane z cienkościennej rurki duralowej, odejmowane, niepracujące.

Kadłub konstrukcji wręgowej (8 wręg) z czterema podłużnicami sosnowymi 2 x 2 mm. Całość kryta deskami balsowymi 1,5 mm, grzybek przedni z lipy. Płoza ze sklejki 2 mm, słoje ułożone poprzecznie. Kółko z gumy mikroporowatej, piasta duralowa, amortyzatory z twardej gumy. Kabina ze szkła organicznego 1 mm, wyciskana na specjalnie wykonanym kopycie. Wnętrze kabiny wykonane według rysunków. Płoza ogonowa — duralowa. Cały kadłub jest dodatkowo pokryty papierem japońskim i szpachlowany.

Usterzenie: Stateczniki poziomy i pionowy wykonane ze styropianu podobnie jak skrzydła, stery wykonane konstrukcyjnie, żebra z balsy 1 mm, krawędzie z balsy 5 x 1,5 mm. Stery kryte papierem japońskim i cellonowane. Obydwa stateczniki przyklejone na stałe do kadłuba. Zastrzały podtrzymujące statecznik poziomy — drewniane, wklejone na stałe.

Całość lakierowana natryskowo na kolor pomarańczowy. Znaki rejestracyjne, wszystkie napisy oraz przednia część kadłuba — brązowa. Dopuszczalne regulaminowo zmiany. Model posiada większy wznios o 2° oraz powiększoną powierzchnię steru wysokości o 12%.

Niektóre dane techniczne modelu: Rozpiętość skrzydeł — 1 935 mm, pow. całkowita — 30,2 dcm², ciężar całkowity — 630 G, obciążenie jednostkowe — 20,9 G/dcm².

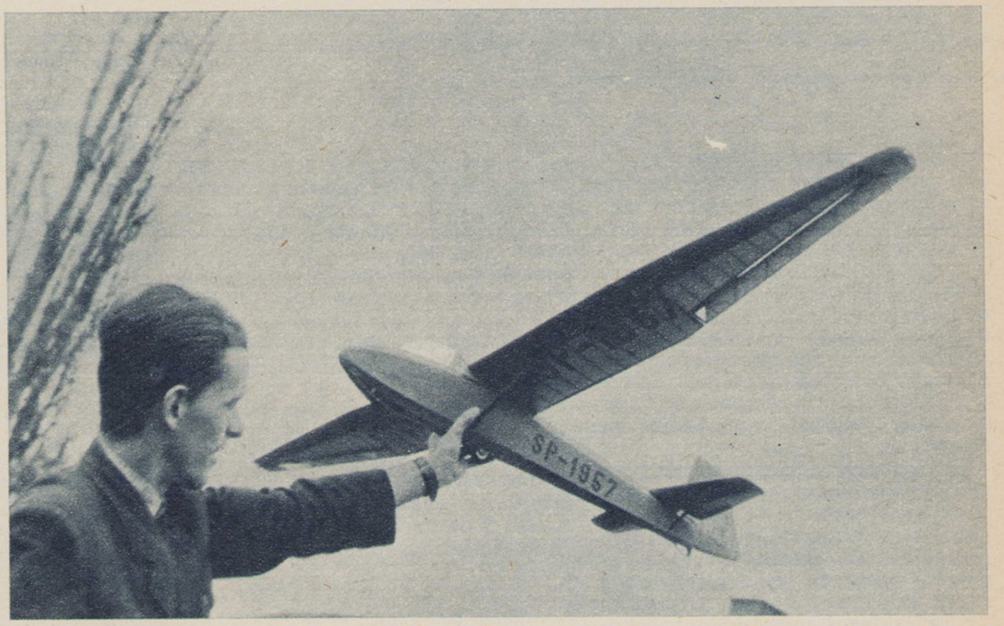
Wiele trudności miałem z wykonaniem kesonu, obróbka styropianu nie jest wcale łatwa. Najpierw z grubsza go obrobiłem tarnikiem, później ostrym szklakiem w jednym kierunku, oczywiście po uprzednim przyklejeniu dźwigarów i krawędzi. Największą trudnością było jednak uodpornienie powierzchni styropianu na działanie związków nitrowych. Waty szklanej i żywicy stosować nie można ze względu na ciężar. Próbowałem pokryć styropian warstwą samego „Certusu", efekt był, rzec można, akustyczny: po wyschnięciu cała powłoka pękała samorzutnie z dużym trzaskiem. Jedna warstwa papieru okazała się niewystarczająca, przepuszczała cellon, dopiero dwie warstwy rozwiązały jako tako sprawę. Po cellonowaniu całego kesonu przystąpiłem do szpachlowania i tutaj znowu niespodzianka. W styropianie pod „certusem" zachodziły jakieś zmiany strukturalne. Keson, wyszpachlowany, po 3 dniach był „garbaty". Dopiero po paru tygodniach wyrównał się i wtedy model został dokończony. Izolacja stropianu tą metodą ogólnie zdała egzamin, lepiej jednak byłoby pokryć keson balsą 0,8 mm, dużo łatwiej otrzymać równą powierzchnię.

Styropian uważam za dobry materiał modelarski, trzeba tylko opracować odpowiednią metodę obróbki. Bardzo jestem zadowolony z właściwości lotnych modelu. Mimo krótkiego ramienia jest stateczny podłużnie. Musiałem jednak już w czasie oblatywania zwiększać wznios płata, bo stateczność poprzeczna nie była najlepsza. W tej chwili model dobrze się holuje i doskonale lata.

Uważam makiety latające za bardzo ciekawą kategorię i nie rozumiem niechęci modelarzy do niej. Niektórzy na przykład twierdzą, że takie modele nie chcą latać. Ja sądzę, że model zrobiony rozsądnie musi latać. Pod tym względem rozumiem odpowiednie dobranie typu modelu i — co najważniejsze — jego lekkie wykonanie. Model nie może mieć zbyt dużego obciążenia, ponad 50 G/dcm². Jest wtedy za szybki, trudny do regulacji i holowania.

Wszyscy mają tendencję do wykonywania bardzo masywnych konstrukcji, a poza tym sądzę, że wykończenie powierzchni na super wysoki połysk przy użyciu pół kilograma szpachlówki i lakieru jest niecelowe.

BRONISŁAW MALCZYK
Foto: Ryszard Piasecki (2)



małe rakietnictwo

● **W NRF** małe rakietnictwo kierowane jest przez sekcję młodzieżową stowarzyszenia im. Hermana Obertha (dawniejsze niemieckie stowarzyszenie rakietowe DRG). Obecnie członkami sekcji jest około 180 osób spośród młodzieży szkolnej i około 200 studentów z różnych wyższych uczelni. Najsilniejszy zespół z ogólnej liczby 10 znajduje się w Hannowerze przy szkole inżynierskiej, grupując 90 członków. Ta właśnie grupa, korzystająca z opieki kierownictwa szkoły i wspomnianego stowarzyszenia, zbudowała dotąd około 40 rakiet. Pozostałe grupy młodych rakietników pracują w Hamburgu, Lubece, Augsburgu, Kilonii, Darmstadzie, Monachium i Bremie. Stowarzyszenie ustanowiło doroczną nagrodę im. Obertha za najlepsze prace z zakresu techniki rakietowej, napisane przez poszczególnych członków lub zespoły. Pierwsza nagroda wynosi 1000, druga 500, a trzecia 250 marek.

✶

● **„Od krzesiwa do paliw rakietowych"**, to tytuł niedawno wydanej przez WNT książki popularnonaukowej, tłumaczonej z pracy Rosjanina B. J. Rozena. Treść tej książki powinna zainteresować tych wszystkich z naszych młodych czytelników, którzy pragną rozszerzyć zakres swych wiadomości z chemii w tym z chemii paliw rakietowych. Zwrócić warto uwagę, że książkę można czytać bez specjalnego przygotowania, opracowana jest bardzo interesująco, a tłumaczka mgr Irena Kryczyńska-Górecka uzupełniła oryginał wymienieniem ważniejszych prac polskich uczonych.

✶

● W Jugosławii przygotowywany jest do druku podręcznik budowy modeli rakiet, który przeznaczony będzie dla klubów młodych „selenitów".

✶

● **Dwie grupy** francuskich astrofizyków — amatorów (średni wiek 20 lat) demonstrowały niedawno swoje prace na lotnisku podparyskim La Courtine. Rakiety badawcze o długości 1800 mm, średnicy 160 mm i ciężarze 30 kG wykazywały się ciągiem 250 kG. Wyposażenie składało się z aparatury telemetrycznej odzyskiwanej na spadochronie. Brak niestety informacji o uzyskanej wysokości, chociaż celem eksperymentu było jedynie sprawdzenie działania konstrukcji.

REKORD ŚWIATA TATIANY RUSSIJAN

Agencja Prasowa Nowosti dla „Skrzydlatej Polski"

Tatiana Russijan po locie. Foto: Agencja Nowosti

Pewnego jesiennego ranka z podmoskiewskiego lotniska w Tuszyno, siedziby Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa wystartował żółto-niebieski śmigłowiec typu Mi-1. Pilotowała go Tatiana Russijan. Jej zadanie — przelot po rekordowo długiej trasie zamkniętej. W 5 godzin 17 minut Russijan pokonała trasę długości 814 km. To nowy rekord świata! Żadna kobieta na świecie na maszynie tej klasy nie latała tak długo i równie daleko.

Korespondenci Agencji Nowosti W. Wierbienko i W. Fomienko — specjalnie dla „Skrzydlatej Polski" — spotkali się ze znaną pilotką śmigłowcową, aspirantką Moskiewskiego Instytutu Lotniczego Tatianą Russijan. W naszym imieniu poprosili czterokrotną rekordzistkę świata o krótką wypowiedź dotyczącą jej drogi do lotnictwa, osiągnięć, przygotowań do rekordów oraz planów. A oto co zanotowali.

WYSOKOŚĆ polubiłam jeszcze w dzieciństwie. Z chłopcami łaziłam po drzewach, choć często za te wyprawy dostawało mi się od rodziców. W mojej szkole miłość do lotnictwa była powszechna. Pamiętam jak po kilka razy oglądaliśmy filmy, czytaliśmy lotnicze książki czy opowiadania o znanych pilotach. Im stawaliśmy się starsi, tym bardziej ciągnęło nas niebo. Marzyliśmy by być tak samo odważni, silni i uparci jak pionierzy radzieckiego lotnictwa.

Po ukończeniu szkoły średniej moja przyjaciółka Kiela Uralska, z którą razem myślałyśmy o lataniu, wstąpiła do Moskiewskiego Instytutu Lotniczego. Za nią zapisałam się i ja. Po otwarciu aeroklubu jako jedne z pierwszych znalazłyśmy się za sterami. Co prawda nie samolotu, a szybowca. Ale byłyśmy w niebie. Nasze marzenie zaczynało się spełniać!

I nagle wydarzyła się tragedia — zginęła Kiela. To wstrząsnęło wszystkimi. Przestałam latać, nie zważając na wszystkie rozsądne tłumaczenia mych przyjaciół. Wydaje mi się, że to nie był strach, a raczej protest.

Następnie zrządzeniem losu — kontynuuje Tatiana — na krótki czas znalazłam się daleko od Moskwy. Pochłonęła mnie praca. Pewnego razu usłyszałam w radio reportaż z pokazów lotniczych na lotnisku w Tuszyno. Była też tam mowa i o bliskich mi ludziach z którymi razem uczyłam się latać. To mnie poruszyło. Zdecydowałam, że wrócę do lotnictwa. A w myślach obiecałam Kieli: Będę latać. koniecznie będę latać i osiągnę to, czego ty nie zdążyłaś.

Znowu latałam na szybowcach. Potem utworzono w areoklubie sekcję śmigłowcową. Z każdym dniem śmigłowce znajdowały coraz większe zastosowanie w gospodarce narodowej. Często tylko one mogły pomóc w biedzie. Przecież śmigłowiec tylko — jak dotąd — może lądować w dowolnym miejscu.

Postanowiłam opanować pilotaż śmigłowca. Ale nauka latania na tego rodzaju latającej maszynie stawia przed pilotem szczególne wymagania. Przede wszystkim powinien on być dobrze przygotowany fizycznie.. Tu przyszedł mi z pomocą sport. Mój ulubiony — to narciarstwo. Pilot i narciarz mają wiele wspólnego — wysokość, prędkość. Narciarstwo wyrabia nie tylko śmiałość, ale uczy też sportowca podejmowania decyzji w oka mgnieniu. Mnie, na przykład, zdarzyło się w locie odkryć wyciek paliwa. To nieprzyjemna próba nerwów. I właśnie w takich momentach znowu doceniałam ogromną rolę sportu. Gimnastyka wyrabia doskonałą koordynację ruchów, ping-pong momentalny refleks, narciarstwo uczy szybko podejmować decyzje i wyrabiać silną wolę.

Przygotowania do pobicia rekordu świata w przelocie i w długotrwałości lotu na „Mi-1" zaczęły się o wiele wcześniej, nim znalazłam się w powietrzu. Przede wszystkim konieczne było zastosowanie dodatkowych zbiorników paliwa. Potem przyszło wyrzec się „zbędnego" wyposażenia. Rozpatrywaliśmy wszystko bardzo szczegółowo. Mówię w liczbie mnogiej, ponieważ myślę, że rekord nie należy tylko do mnie. Byłby on niemożliwy bez pomocy moich towarzyszy — instruktorów, trenera, rekordzisty świata Aleksego Łuczenko. W ciągu trzech lat on mnie trenował, dokładnie sprawdzał i wytykał braki.

Dziesiątki razy starszy technik Igor Lebiediew kontrolował przebudowaną maszynę. Wielokrotnie latał on na niej razem z Łuczenko. Bądź co bądź nie tak to łatwo aktualnemu rekordowi świata w przelocie dołożyć 200 kilometrów. I ten, kto leci i ci, którzy wypuszczają muszą być absolutnie pewni sukcesu swojego dzieła. I, jak widzicie, nasze wspólne wysiłki nie okazały się próżnymi. Nowy rekord świata jest!

Obecnie na moim koncie są cztery rekordy świata. Będę się starała powiększyć ten rachunek. Pragnę ustanowić rekord odległości po prostej i wysokościowy. Marzę o tym, by zostać pilotem doświadczalnym. Wybaczcie, ale to jedyna specjalność, w której jak dotąd monopol mają mężczyźni. Ale i tu już kobiety przebiły barierę. W ubiegłym roku do specjalnej lotniczej szkoły została przyjęta Marina Popowicz, żona kosmonauty. Skoro już w przestrzeni kosmicznej była radziecka kobieta, to czemu by jej nie powierzyć doświadczalne loty na nowych maszynach?

A co się tyczy śmigłowców, to byłoby cudownie, jeśli stałyby się one tak samo dostępne jak, powiedzmy, rowery — mówi śmiejąc się Tatiana na zakończenie swojego opowiadania. — Prawda, do tego jeszcze na razie daleko. Ale, bez wątpienia, tak będzie. Postęp w technice śmigłowcowej idzie siedmiomilowymi krokami. I jeszcze pragnę, by na takiej maszynie można było latać w góry z nartami...

W. WIERBIENKO
W. FOMIENKO

BIULETYN AEROKLUBUU PRL nr 370

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

223 (2533) **Marian Teuglew** — 5 h 20 min, 1800 m, 54 km (4.08.1963)
224 (2534) **Stanisław Wojciechowski** — 5 h 01 min, 1100 m, 50 km (4.08.1963)
225 (2535) **Jan Czubak** — 5 h 08 min, 1200 m, 120 km (4.08.1963)
226 (2536) **Wojciech Morawski** — 5 h 43 min, 1950 m, 92 km (4.08.1963)
227 (2537) **Adam Sikora** — 5 h 10 min, 1400 m, 92 km (4.08.1963)
228 (2538) **Stanisław Całka** — 5 h 10 min, 1550 m, 92 km (4.08.1963)
229 (2539) **Stanisław Ćwierz** — 5 h 01 min, 1200 m, 54 km (6.08.1963)
230 (2540) **Tadeusz Ambroziak** — 5 h 07 min, 1150 m, 71 km (7.08.1963)
231 (2541) **Grzegorz Robaszkiewicz** — 5 h 26 min, 1350 m, 52 km (9.08.1963)
232 (2542) **Bogdan Flis** — 5 h 03 min, 1150 m, 62 km (11.08.1963)
233 (2543) **Władysław Gottlich** — 5 h 06 min, 1150 m, 148 km (11.08.1963)
234 (2544) **Henryk Wrembel** — 5 h 41 min, 1000 m, 52 km (13.08.1963)
235 (2545) **Henryk Dziecielski** — 5 h 33 min, 1000 m, 52 km (14.08.1963)
236 (2546) **Ryszard Stefańczyk** — 6 h 32 min, 1150 m, 69 km (14.08.1963)
237 (2547) **Gerard Ciepły** — 5 h 14 min, 1450 m, 50 km (17.08.1963)
238 (2548) **Zbigniew Kurdziel** — 6 h 10 min, 1300 m, 61 km (19.08.1963)
239 (2549) **Ludwik Mazurkiewicz** — 5 h 32 min, 1200 m, 55 km (25.08.1963)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

33 (437) **Józef Żuczek** — 3050 m, 307 km (26.07.1963)
34 (438) **Wojciech Mozdynowicz** — 3200 m, 320 km (20.08.1963)

DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY 300 km

68 (562) **Jan Baran** — 313 km (15.07.1963)
69 (563) **Adam Lip** — 335 km (15.07.1963)
70 (564) **Tadeusz Supryn** — 324 km (21.05.1963)
71 (565) **Jerzy Łacki** — 324 km (27.07.1963)
72 (566) **Witold Błażewicz** — 320 km (14.08.1963)
73 (567) **Marek Pawluk** — 320 km (14.08.1963)
74 (568) **Agnieszka Sztuka** — 312 km (4.08.1963)
75 (569) **Tadeusz Strzelczyk** — 305 km (14.08.1963)
76 (570) **Czesław Kamiński** — 305 km (14.08.1963)
77 (571) **Sławomir Więczek** — 305 km (14.08.1963)
78 (572) **Stanisław Zwoliński** — 305 km (14.08.1963)
79 (573) **Roman Szczogryn** — 305 km (14.08.1963)
80 (574) **Krzysztof Weinzieher** — 305 km (14.08.1963)
81 (575) **Aleksander Kuźmicz** — 305 km (14.08.1963)
82 (576) **Zbigniew Podeszwik** — 305 km (14.08.1963)

DIAMENTY ZA PRZEWYŻSZENIE 5000 m

12 (208) **Zygmunt Naharnowicz** — 5550 m (14.08.1963)

Sekretarz Generalny APRL
ppłk pil. KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

PRZELOT

Mjr pil. JÓZEF MIZERA

MIAŁY zniknąć z naszych samolotów rosyjskie nazwy. Wiedzieliśmy już od pewnego czasu, że polski przemysł został zorganizowany i rozpoczął produkcję samolotów odrzutowych opartych o radziecką licencję. Będą to więc te same maszyny, na jakich lataliśmy dotychczas, to znaczy od czasu, kiedy bojowe samoloty tłokowe oddaliśmy w ręce kustoszów muzealnych.

Ale to tylko tak się mówi: takie same. Jeszcze przecież nic o nich nie wiedzieliśmy. Skąpe informacje z innych pułków lotniczych o zachowaniu się polskiego sprzętu w powietrzu docierały do nas rzadko — drogą nieoficjalną. I chociaż o polskich samolotach nikt dotychczas nie powiedział ani jednego złego słowa, to jednak przecież byliśmy na tyle krytyczni, by rozumieć: nowy przemysł, brak doświadczenia produkcyjnego, zarówno u robotników jak i inżynierów zatrudnionych w fabrykach polskich samolotów — wszystko my mieliśmy sprawdzić w powietrzu.

Mimo wszystko jednak byliśmy dumni, że nareszcie samoloty bojowe z szachownicami wychodzą z polskich fabryk i — jestem tego pewien — choćby nie były jeszcze doskonałe, nie znalazłby się w naszym pułku ani jeden pilot, który by nie pragnął latać właśnie na nich. Więc gdy siadaliśmy we czterech do samolotu komunikacyjnego, który zanieść miał nas na lotnisko fabryczne — czuliśmy się bardzo szczęśliwi. To nas wybrano do tego zadania, które nie bez racji uznano za zaszczytne. Pierwsze cztery polskie samoloty my sprowadzimy na nasze lotnisko. Na dowódcę grupy wyznaczono mnie.

Już lecąc w tamtą stronę sprawdzaliśmy trasę, starajac się zapamietać charakterystyczne punkty terenowe, studiowaliśmy mapę. Chociaż zadanie w gruncie rzeczy nie było trudne; właściwie tylko lot po trasie, to przecież przygotowywaliśmy się do jego wykonania niezwykle skrupulatnie. Długo jeszcze szczycić się będziemy tym, że wybór padł właśnie na nas.

I oto jesteśmy na lotnisku fabrycznym. Oglądamy te nasze nowiuteńkie maszyny, chociaż wiemy, że niczym się nie różnią od dobrze znanych, radzieckich Migów. Wszystko jest takie same z wyjątkiem napisów. Ale właśnie te napisy, po polsku, działają na nas w sposób szczególny. Wszyscy czterej jesteśmy lekko podnieceni; długo ociągamy się z odejściem ze stoisk.

Następnego dnia dużo wcześniej niż potrzeba jesteśmy tu znów. Nasze cztery samoloty są już wyznaczone, kręcą się jeszcze przy nich inżynierowie. To też widok niecodzienny, przywykliśmy do osób wojskowych na stoiskach.

Ostatnie sprawdzenie samolotów przed lotem. Jeszcze my sami dokonamy przeglądu, wsiądziemy do kabin i w drogę.

Polecimy szykiem.

Tak też ustawiamy się na starcie. Z mojej prawej strony — Kołodziej i nieco z tyłu para Kozika. Sprawdzamy łączność: odzywają się na wszystkie moje wezwania, kolejno zgłaszają swe indeksy i swierdzają, że słyszą dobrze. Nasze silniki już hucza, samoloty trzymamy na hamulcach, drżą niecierpliwie.

Melduję, że w kabinach wszystko w porządku i daję komendę na start, jednocześnie zwalniajac dźwignię hamulcową. Ruszamy i już zapominam o tym wszystkim, co stanowi o niezwykłości zadania. Jestem teraz zbyt zajęty pilotowaniem, tym bardziej, że nie odczuwam żadnej różnicy. Samolot jest posłuszny jak wszystkie inne odrzutowce z mojego pułku.

Jeszcze raz wzywam przez radio kierownika startu, aby zameldować że odchodzę z grupą nakazanym kursem, że znajduje się na wysokości tysiąca metrów, lecz nabieram wysokości do czterech tysiecy. Właśnie na wysokości cztery tysiące odbywać się powinien nasz lot. Spojrzałem jeszcze na busolę i upewniwszy się przez radio, że busole na pozostałych samolotach wskazują tak samo jak moja — odszedłem na trasę.

Wszystko w porządku do wysokości dwóch tysiecy metrów. Ale teraz usłyszałem indeks Kamińskiego. Prosi, aby wiecej wysokości nie nabierać, ponieważ stwierdził, że ma nieszczelna kabinę. Kwituję że zrozumiałem i przerwałem wznoszenie. Trzy samoloty szły za mna poziomo. Ostatecznie defekt niewielki, nie wykonujemy teraz zadania bojowego, nikt nas nie wysyła do stratosfery. Wprawdzie z tego powodu, że lecimy na mniejszej wysokości, zwieksza się zużycie paliwa, my zaś lecimy bez zbiorników zapasowych, ale starczy nam jeszcze do lądowania po drodze, na lotnisku w pobliżu Warszawy. Tam zatankujemy nasze zbiorniki po raz drugi i chyba usuniemy defekt kabiny. Więc nie było najmniejszego powodu do obaw.

A jednak odczułem nieprzyjemnie ten meldunek Kamińskiego. Tak bardzo bym pragnął aby wszystkie urządzenia polskich samolotów pracowały nienagannie, że ten mały defekt stał się niemal moim osobistym niepowodzeniem.

Wkrótce musiałem przestać myśleć o tych, właściwie całkiem niepotrzebnych, sprawach. Ostatecznie urządzenia techniczne na całym świecie w jednakowym stopniu ulegają defektom. My zaś jesteśmy w powietrzu we wcale niewesołych warunkach nie przez defekt samolotu Kamińskiego, ale z przyczyn naprawdę od nikogo niezależnych. Zaczęła się psuć pogoda. Już po kilku minutach lotu na wysokości dwóch tysięcy metrów musieliśmy włączyć sztuczne horyzonty. Weszliśmy w strefę bardzo ograniczonych widzialności. Nie jestem pewien, czy poziomo widać było cokolwiek dalej niż dwa do trzech kilometrów.

Ale mieliśmy się przecież za doświadczonych pilotów. Pogoda, chociaż paskudna, bynajmniej nikogo nie przeraziła. Mieliśmy oddane do dyspozycji środki techniczne umożliwiające nawigację bez żadnej widzialności i każdy z nas potrafił się nimi posługiwać. Więc na razie nie będziemy korzystali z mapy, mały obszar ziemi widziany z kabiny pionowo pod nami nie daje się z nią porównywać. Zresztą wkrótce i on znika zupełnie. Jesteśmy oddani tylko przyrządom pokładowym. Muszę włączyć automatyczny radiokompas. Radiostacja prowadząca naszego lotniska etapowego w rejonie Warszawy pomoże nam bez trudu wybrnąć z tego małego kłopotu nawigacyjnego.

Cóż się jednak stało? Mam zanotowaną przecież częstotliwość tej radiostacji, ale ona milczy. Strzałka mojego radiokompasu nie wskazuje mi żadnego kierunku. Manipuluję korbą strojenia sądząc, że po prostu nie złapałem wskazanej fali. Znów bezskutecznie.

Trzy samoloty idą za mną, może któryś z nich uzyskał łączność z tym, teraz jedynym, naszym drogowskazem.

Niestety.

Nie rozumiem co się stało. Czyżby nie włączono radiostacji prowadzącej, mimo że lot nasz jest przecież zapowiedziany. To byłoby karygodne niedbalstwo ze strony służby zabezpieczajacej nasz lot. Nie wierzę mimo woli w tak wielkie zaniedbanie. Musi być coś innego. Ale lot się odbywa, jest coraz później, my zaś nie bardzo dokładnie potrafimy określić miejsce, w którym się znajdujemy. To znaczy — ja nie mogę. Nie pytam jeszcze o nic żadnego z moich prowadzonych, gdyż sytuacja mimo wszystko nie wydaje mi się jeszcze groźna. Wystarczy spojrzeć na busolę i pomyśleć nieco.

Spojrzenie na busolę nie daje spodziewanych rezultatów. Odeszliśmy od nakazanego kursu około 40 stopni. Ale kiedy? Gdybym to wiedział, może znalazłbym wyjście łatwiej. Teraz musiałem uznać sytuację za wręcz fatalną, tym bardziej, że mgła objęła już nas całkowicie.

Wydawało mi się, że jedynym wyjściem z tej niemiłej sytuacji będzie zmniejszenie wysokości lotu. Być może uda się któremuś z nas rozpoznać jakieś charakterystyczne przedmioty terenowe i w ten sposób określić nasze miejsce. Ale i tu spotkał mnie zawód. Niestety, całkowicie utraciłem orientację szczegółową.

— Kto w grupie ma orientację? — spytałem.

Nikt nie odpowiedział, zaś po chwili ciszy odezwali się wszyscy na raz. Nie mogłem zrozumieć o co któremu chodzi. Straszliwe zamieszanie, a może nawet panika. Na to wygląda, że sytuacja zamiast się poprawić, pogarsza się z każdą chwilą. Moi towarzysze tej fatalnej podróży używali teraz typowo nielotniczego języka. Niewątpliwy objaw, że całkowicie potracili głowy. Obejrzałem się i stwierdziłem, że ścieśnili szyk. Zrozumiałem, że cokolwiek ja uczynię — zrobią to samo. Jeśli więc nic nie wymyślę... nie wyobrazam sobie co stanie się z naszymi czterema nowiutkimi samolotami, które na ziemi były powodem naszej wielkiej dumy. Czyżbyśmy mieli je stracić w locie transportowym?

Spojrzałem na zegarek. Gdybyśmy nie zmienili kursu, już powinniśmy znajdować się gdzieś w rejonie Warszawy, w pobliżu naszego lotniska etapowego. A więc nie wszystko jeszcze stracone. Pomyślałem, że uratuje nas Wisła.

Trudno o lepszego przyjaciela lotników niż ta nasza wspaniała rzeka. Cudownie płynie przez kraj, więc gdy jest zapas paliwa wystarczy zagubionemu zejść nad jej brązowoszary nurt. Ta rzeka zawsze zaprowadzi do domu.

Najpierw jednak trzeba było odnaleźć ziemię. W tym celu trzeba zejść bardzo nisko. Nawet z wysokości 500 metrów nie widać prawie nic. Dopiero z trzystu dostrzegamy dość wyraźnie szarą powierzchnię ziemi. Ale żaden z nas nie umie powiedzieć gdzie się znajdujemy. Nie potrafimy rozpoznać obiektów; minęliśmy jakiś tor kolejowy i nie wiedząc skąd prowadzi, kilka dróg pierwszej klasy... wreszcie znaleźliśmy się nad wielkim masywem leśnym. Lecz to wszystko co możemy dostrzec z pokładu nie zawiera żadnych wskazówek. Pragnąłem więc jak najszybciej znaleźć się nad Wisłą. Lecieliśmy teraz kursem 30 stopni, więc wcześniej czy później musimy na nią trafić.

Nareszcie.

Gęsto rozsiane wyspy, wyraźnie zarysowane mielizny, brzegi zarośnięte wikliną. Nie ma drugiej takiej rzeki w Polsce. Wszelka pomyłka jest całkowicie wykluczona. To jest na pewno Wisła. Leży w poprzek naszej trasy, nieco ukośnie. Określam kierunek jej koryta: 270—280 stopni. Usiłuję sobie przypomnieć, czy poza rejonem Wyszogrodu jeszcze w jakimś innym miejscu Wisła płynie w kierunku równoleżnikowym. Ponieważ nie jestem tego pewien, wydaje mi się, że to właśnie Wyszogród pod nami. Warszawa więc leży za nami, z prawej strony. Pójdziemy korytem Wisły na wschód. Podaję komendę przez radio:

— Uwaga grupa: zakręt w prawo, po Wiśle do lotniska.

Odpowiada mi Kozik:

— Ja 314, mam orientację. Lecimy po Wiśle w lewo, do Warszawy.

Ten meldunek zupełnie mnie zaskoczył. Gdybym był pewien swojej racji, podtrzymałbym naturalnie swój rozkaz. Ale Kozik meldował głosem tak pewnym, że natychmiast położyłem samolot w lewy zakręt. Na busoli kurs 270. Klucz idzie za mna, ale ja wiem, że nie powinienem być dowódcą tego zespołu. Więc znów włączam radio:

— 314, jeżeli masz orientację — przyjmij dowodzenie grupą.

Tego polecenia Kazik nie kwituje. Zupełna cisza w słuchawkach. Pozostali dwaj także się nie wtrącają.

Ale ja już utraciłem wiarę w swoje siły. Zgubiłem się całkowicie w sytuacji. Wiem, że jest moim obowiązkiem przekazać dowodzenie. Więc pozostaję ze swym prowadzonym lekko z tyłu, usiłuję dostać się pod parę Kazika. Chcę go zmusić do przyjęcia przewodnictwa. On jednak broni się przed tym manewrem. Schodzimy coraz niżej i niżej. Już migają pod nami wierzchołki sosen: niżej zejść nie można.

Nie. Ta zabawa zupełnie nie ma sensu. Wracam na wysokość trzysta metrów. Lecimy teraz kursem 310 stopni, a pod nami na lewym brzegu rzeki — las. Biorę do ręki mapę i wra-

ca mi wiara w to, że nad Wyszogrodem prawidłowo określiłem nasze miejsce.

Na prawym brzegu jakieś średniej wielkości miasto. Nikt nie wie co to za miasto. Znów wszystko zależy ode mnie.

Jestem przekonany, że wkrótce miniemy Włocławek. Gdybym się pomylił, będziemy straceni.

Jest Włocławek, poznaję go i od razu staje się dla mnie najbliższym z miast. Jakbym się tu urodził i wychował. Odnalazłem wreszcie nasze położenie. Już teraz nie obawiam się o nic, chociaż niebezpieczeństwo wcale nie minęło. Przecież nie możemy lądować we Włocławku na ulicy. Słońce coraz bardziej zbliża się do horyzontu, a widzialność nie poprawia się ani odrobinę. Lotnisko pierwszego lądowania pozostało daleko z tyłu, wracać nie możemy. Nie starczy paliwa, lecimy przecież bez zbiorników zapasowych. Pocieszam się tylko myślą, że w Bydgoszczy napotkamy lepszą widzialność i gdy znajdziemy tam lotnisko, wylądujemy szczęśliwie.

Para z prawej strony zwiększyła nieco odległość i odstępy. Nie mogło to się stać bez powodu, ale na razie nie usiłuję zrozumieć, dlaczego tak się stało. Jestem zajęty myślą o lądowaniu. Rzucam przez radio:

— Uważać na mosty. Będziemy siadali w Bydgoszczy.

W odpowiedzi słyszę głos Kozika:

— Czerwona lampka.

Nie mówił nic więcej, jakby to było nieistotnym spostrzeżeniem. A przecież ta czerwona lampka, o której melduje Kozik, ostrzega, że pozostało minimum paliwa.

— Zrozumiałem — odpowiadam i patrzę na swój paliwomierz. Strzałka zbliża się do skali trzysta litrów. Więc i u mnie także za chwilę zapali się czerwona lampka. Gdyby teraz poprawiła się widzialność. Ale niestety.

Pod nami kolano Wisły. Rzeka zakręca szerokim łukiem. Teraz już doskonale wiem, gdzie jesteśmy. Wiem?

Nie widzę Kozika i Kamińskiego. Wzywam ich przez radio, ale nie odzywają się. Co się z nimi stało? Co się stanie z nami?

Więc lecimy już tylko parą. Kołodziej przykleił się do mojego skrzydła i nie odzywa się ani słowem. Wiem, że myśli dokładnie to samo co ja. Że trzeba koniecznie przeprowadzić lądowanie w Bydgoszczy. Ale nie znamy tego lotniska, możemy go nie znaleźć, nie mamy z Bydgoszczą łączności radiowej, a teraz wiem także, że mimo przekonania nie bardzo umiemy wykorzystywać środki radiolokacyjne, gdyby nawet udało się nam w jakiś sposób zdobyć. Wiem także, że Kołodziej zrobi to samo co ja. Jeśli zrobię błąd, on go za mną powtórzy.

Decyduję się:

— Idziemy do domu.

— Zrozumiałem — kwituje Kołodziej głosem, który zupełnie nic nie wyraża.

Już i u nas palą się czerwone lampki. Paliwa zostało na kilkanaście minut. Jeśli teraz pomylimy trasę, będziemy musieli siadać w polu bez paliwa, albo opuścić nasze nowiutkie samoloty. Myślę o tym, że to by było wielkie chamstwo z naszej strony. Nakazuję Kołodziejowi wyjść lekko do przodu. Będę obserwował jego samolot, lepiej zorientuję się w widzialności.

Mijamy jakieś małe aeroklubowe lotnisko. Nie zmieścimy się na nim, chociaż paliwomierz pokazuje tylko 100 litrów. Na szczęście wchodzimy w dobrze nam znany rejon. Jeszcze pozostało kilkadziesiąt kilometrów. Oświadczam Kołodziejowi, że będziemy lądowali z prostej, nie możemy sobie pozwolić na krąg nad lotniskiem.

A tymczasem lecimy według mebli. Tak już chyba od wieków lotnicy nazywają najprymitywniejszy rodzaj nawigowania. Meble, to dobrze znane naziemne punkty orientacyjne.

Gdyby trochę więcej paliwa! Gdyby strzałka nie zbliżała się tak szybko do przeklętego zera!

Dostrzegam wreszcie charakterystyczny obiekt leżący dokładnie na przedłużeniu osi pasa startowego. Na małej wysokości wykonujemy zakręt na kurs lądowania. Kołodziej jeszcze trzyma się mego skrzydła. Zmniejszamy prędkość. Lotnisko powinno zaraz wyłonić się z mgły.

Dostrzegam je po chwili. Szary pas betonu ukazuje się nagle, ale nie leży na osi naszego lotu. Nieco ukośnie i z prawej strony.

Jesteśmy bardzo nisko, nie wyżej niż 50 metrów, więc boję się, że przelecimy nad lotniskiem. Rzucam maszynę gwałtownie w prawo i znów w lewo, aby znaleźć się na przedłużeniu osi pasa, lecz już nie pamiętam o Kołodzieju, że trzeba go ostrzec, uprzedzić przed moim gwałtownym manewrem.

No i stało się.

Kołodziej nie zdążył, nie poszedł za mną. Poderwał nieco swój samolot do góry, aby uniknąć zderzenia i pomknął nad lotniskiem. A ja wypuściłem już podwozie i klapy. Idę do lądowania, o siebie mogę być spokojny. Ale jestem wyjątkowo niezadowolony.

— Będę lądował z kursem przeciwnym — słyszę meldunek Kołodzieja, gdy pas zbliża się coraz bardziej.

I jeszcze jeden meldunek:

— Ja 319, silnik zgasł.

Nie mam czasu zajmować się swoim prowadzonym, chociaż mu bynajmniej nie zazdroszczę. Jestem stanowczo w lepszej sytuacji. Chociaż mój samolot nie obciążony paliwem niesie się nad ziemią długo i nie chce przyziemić, to Kołodziej przeszedł poza lotnisko, nie mając już ani kropli paliwa. Nie wiem także dokładnie, gdzie się teraz znajduje.

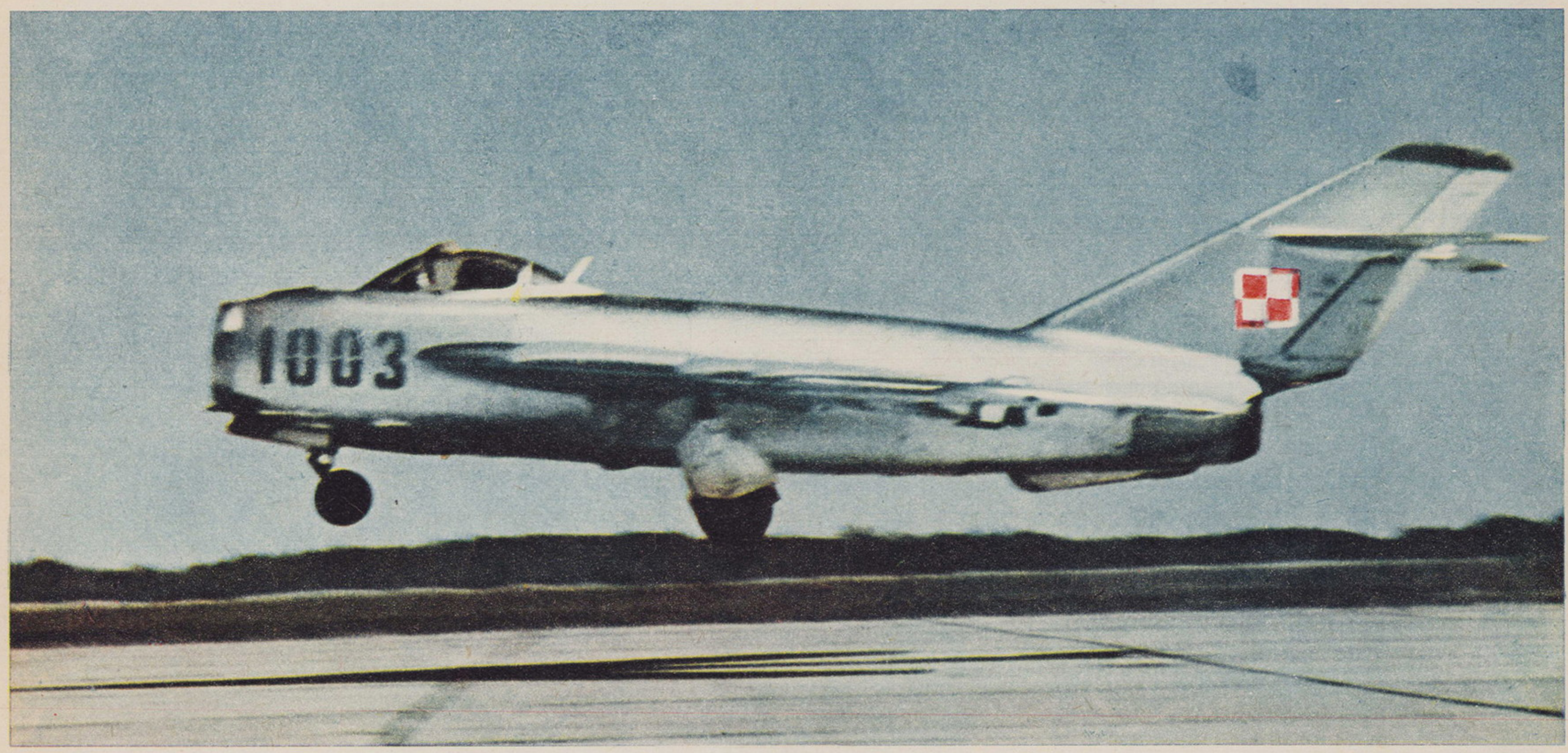
Nagle...

Włosy stanęły mi dęba i poczułem, że krew mi gdzieś ucieka. Kołodziej pędzi mi na przeciw. Jest pewnie nieco wyżej niż 20 metrów nad pasem, i wiem, że żaden z nas teraz nie odejdzie na drugi krąg. Krzyknąłem nie swoim głosem:

— Trzymaj się prawej strony.

W tym samym momencie zobaczyłem srebrny meteoryt z lewej. Odruchowo odchyliłem się w prawo, przytuliłem do boku samolotu.

Minął mnie. Nie zawadził skrzydłem. Więc obaj jeszcze żyjemy, więc oba samoloty są całe. Ukończyłem dobieg, i gdy trzeba było wyjść z kabiny — poczułem się nagle bardzo zmęczony. Ale obejrzawszy się na pas lądowania, za siebie, zauważyłem coś niezwykłego. Owszem, wiedziałem, że samolot Kołodzieja pozostanie tam gdzie skończy dobieg, ale dlaczego nie otwiera się wiatrochron, dlaczego pilot nie wychodzi na skrzydło? Zaniepokoiłem się wyraźnie, gdy spostrzegłem, że biegnie do samolotu grupa żołnierzy. Pobiegłem i ja.



Lądowanie — Foto: L. Zielaskowski

Kołodziej siedział w kabinie ze zwieszoną na ramię głową i zamkniętymi oczami.

Tak, z całą pewnością mogłoby to być pointą, to dziwne zemdlenie, ale dla dzisiejszego dramatycznego przelotu. Na ziemi można sobie omdlewać do woli, więc mogę go zostawić opiece naszego lekarza. Mam coś pilniejszego do roboty. Nie wiem co się stało z Kozikiem i Kamińskim. Pędzę teraz do stanowiska dowodzenia.

Tu wszyscy się dziwią: skąd wzięły się nagle na pasie dwa samoloty i do tego lądujące z przeciwnych kierunków? Ale nie mam czasu na wyjaśnianie. Słuchawki telefoniczne wymykają mi się z roztrzęsionych rąk.

Przez godzinę bezskutecznie poszukuję kolegów.

Wreszcie niewyraźny głos w słuchawce wyjaśnia bolesną niepewność.

Żyją. Samoloty w porządku. Obaj wylądowali na przygodnie zauważonym po drodze lotnisku, trochę przykrótkim, ale jakoś wylądowali. To jest teraz najważniejsze.

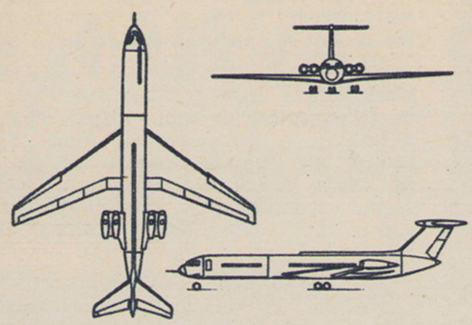
Tymczasem technicy badają nasze samoloty. W instalacji mojego pozostało jeszcze trzydzieści litrów paliwa, u Kołodzieja, oczywiście, ani kropli. Nie to jednak teraz jest ważne. Po co tu dużo gadać, nie popisaliśmy się. To wiem. Nie wiem tylko dlaczego tak się stało. A muszę to wiedzieć. Jeszcze będziemy latali, jeszcze mam zamiar trochę pożyć. Więc coś takiego powtórzyć się nie może. Dopiero przecież zaczynamy nasz lotniczy życiorys. Więc szukamy przyczyny naszego niepowodzenia.

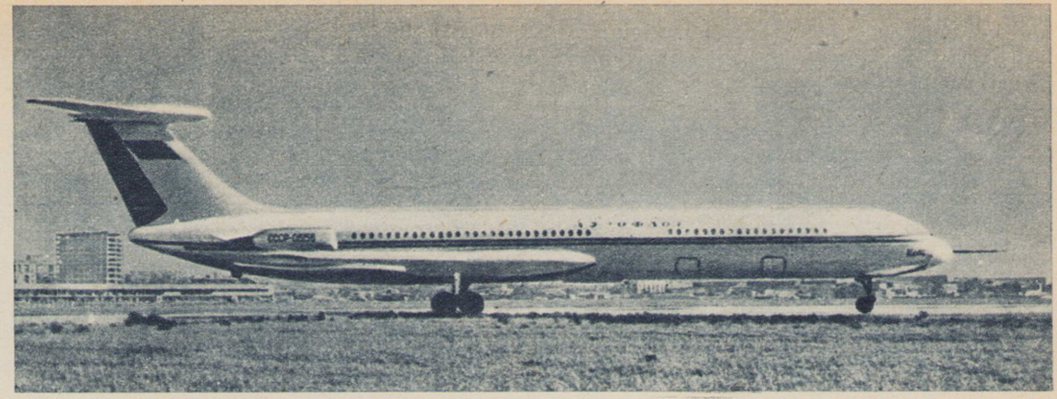
Dopiero po dwóch dniach, przeglądając tablicę kryptonimów, znalazłem. Podano nam niewłaściwą częstotliwość fal prowadzącej radiostacji lotniska, na którym mieliśmy lądować po drodze.

Taka drobna pomyłka. Aż się wierzyć nie chce.

Opracował B. KAZNOWSKI

SAMOLOT KOMUNIKACYJNY Ił-62 ● ZSRR





NIECAŁY rok temu świat techniczny zaskoczony został pojawieniem się nowego radzieckiego samolotu komunikacyjnego dalekiego zasięgu Ił-62. Do dziś dnia samolot ten nie przestaje stanowić sensacji. Jest to bowiem największy obecnie odrzutowy samolot komunikacyjny świata.

Samolot został opracowany przez zespół pracujący pod kierunkiem słynnego konstruktora Sergiusza Iliuszyna. Oblatania prototypu dokonał znany pilot-oblatywacz W. Kokkinaki, który o nowym samolocie wyraża się nadzwyczaj pochlebnie. Ił-62 przeznaczony jest do obsługi linii dalekiego zasięgu. Będzie on np. obsługiwał trasę Moskwa — Nowy Jork, na której może przewieźć pełną liczbę 182 pasażerów.

Ił-62 jest 4-silnikowym dolnopłatem. Skośne skrzydła posiadają bogatą mechanizację: klapy Fowlera i klapy przednie. Krawędź natarcia posiada uskok w połowie rozpiętości. Zwraca uwagę troskliwe opracowanie przejścia skrzydła-kadłub. Konstrukcja skrzydła — wielościankowa.

Kadłub o przekroju okrągłym zawiera we wnętrzu ciśnieniową kabinę dla 182 pasażerów. Załoga liczy 6 osób. Samolot wyposażony jest w potężny radar pokładowy.

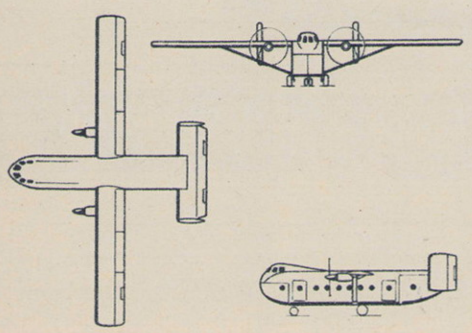
Podwozie trójzespołowe. 4-kołowe zespoły główne wciągane w locie w przykadłubowe części płata. Przedni, dwukołowy zespół wciąga się do kadłuba.

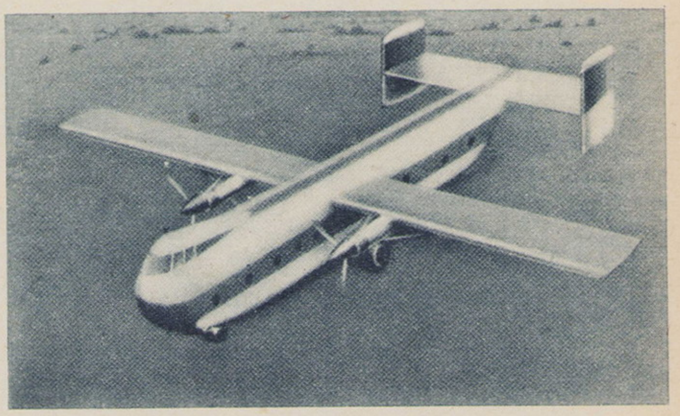
Charakterystyczną cechą samolotu jest jego układ napędowy złożony z turboodrzutowych silników dwuprzepływowych konstrukcji Kuzniecowa o ciągu max. 10 500 kG każdy, umieszczonych parami, z obu stron tylnej części kadłuba. Układ taki zapewnia wygodny dostęp do silników, przy jednoczesnej centralizacji ciągu. Integralne zbiorniki paliwa mieszczą się w skrzydłach. (JŚ)

Dane techniczne

Wymiary: Rozpiętość — 42,0 m, długość — 45,0 m, wysokość — 12,0 m, pow. nośna — 230 m².
Ciężary: Ciężar całkowity — 155 000 kG.
Osiągi: Prędkość przelotowa (max.)— 900 km/h, prędkość przelotowa (ekonomiczna) — 850 km/h, pułap przelotowy — 11 000—12 800 m, zasięg (z 1-godzinną rezerwą) — 8 000 km.

SAMOLOT TRANSPORTOWY MESSERSCHMITT Me—P—141 ● NRF





WŚRÓD projektów nowych samolotów, opracowanych ostatnio przez znaną z działalności dla hitlerowskiej Luftwaffe wytwórni Messerschmitt AG w Augsburgu, zwraca uwagę projekt dwusilnikowego samolotu transportowego Me-P-141. Samolot ten przeznaczony jest do przewozu wielkowymiarowych ładunków o łącznym ciężarze 3 500 kG. Przypomina on sylwetkę oblatanego niedawno angielskiego samolotu transportowego Short „Skyvan". Samolot odznacza się bardzo prostymi liniami będzie prawdopodobnie łatwy i tani w budowie. Problemy ładowania rozwiązano bardzo nowocześnie zapewniając otwieranie zarówno tyłu jak i przodu kadłuba, co ma skrócić czas ładowania i rozładunku, a ponadto umożliwi transport większych ładunków, nawet samojezdnych (samochody itp.). Prawdopodobnie nowy transportowiec znajdzie zastosowanie nie tylko w lotnictwie cywilnym NRF.

P-141 został rozwiązany w układzie dwusilnikowego, zastrzałowego grzbietopłata o stałym podwoziu. Skrzydła prostokątne o stałym profilu. Klapy dzielone w 2/3 rozpiętości, pojedyncze zastrzały kroplowe.

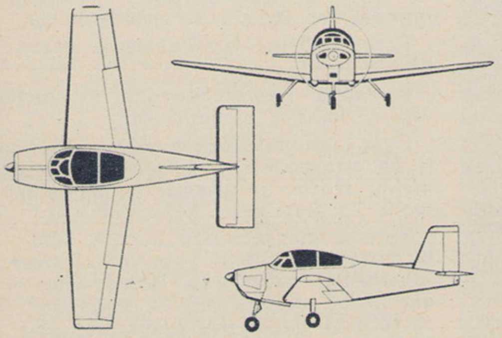
Kadłub o przekroju prostokątnym, ma otwierany przód i tył, a ponadto dodatkowe drzwi boczne. Kabina załogi umieszczona nieco powyżej ładowni wystaje ponad górny obrys kadłuba. stawie kół głównych.

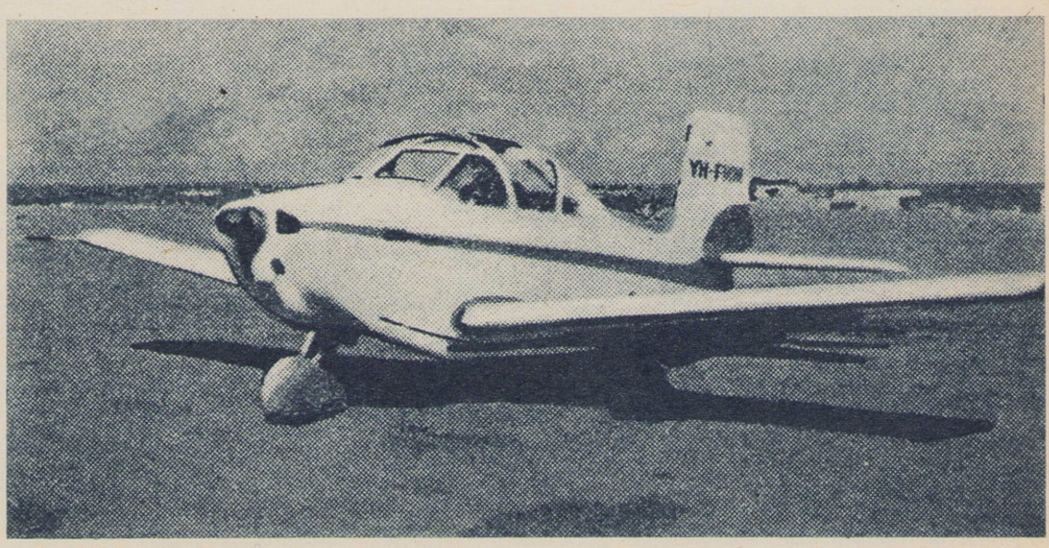
Silniki turbinowe o mocy 2 000 KM każdy. Typ nie został na razie określony. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 22,00 m, długość — 15,10 m, pow. nośna — 44,0 m².
Ciężary: Ciężar całkowity — 7 800 kG, obciążenie pow. — 177 kG/m².
Osiągi: Prędkość przelotowa na wys. 3 000 m — 330 km/h, pułap z jednym silnikiem — 3 500 m, zasięg z ładunkiem 3 500 kG — 600 km, zasięg z ładunkiem 2 000 kG — 2 000 km, start na przeszkode 15 m — 750 m, lądowanie znad przeszkody 15 m — 750 m.

SAMOLOT TURYSTYCZNY VICTA „AIR TOURER-100" ● AUSTRALIA





INŻYNIER Henryk Millicer pochodzi z Polski. Do Australii rzuciła go wojna. Dzięki swym zdolnościom, po pewnym czasie objął stanowisko głównego aerodynamika w państwowych zakładach lotniczych. W 1953 r. inż. Millicer wziął udział w konkursie na projekt samolotu sportowo-turystycznego. Zaprojektowany przez niego samolot „Air Tourer—100" zdobył pierwsze miejsce. W 1959 r. inż. Millicer przeszedł do firmy Victa. Prowadzi tam oddział lotniczy, zajmujący się produkcją samolotów „Air Tourer—100". Prototyp tego samolotu został oblatany w 1961 r. Obecnie w produkcji znajduje się 50 egzemplarzy. Całkowite zamówienie wynosi 300 sztuk.

„Air Tourer—100" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Konstrukcja skrzydeł — jednodźwigarowa. Pokrycie usztywnione podklejoną pianką ze sztucznego tworzywa. Skrzydła są wyposażone w szczelinowe klapy i lotki.

Kadłub konstrukcji półskorupowej. Dwumiejscowa kabina z miejscami obok siebie wyposażona jest w stały wiatrochron i oszkloną kroplową osłonę, odsuwaną do tyłu.

Podwozie trójkołowe stałe. Koła główne na goleniach sprężystych. Koło przednie — sterowane.

Silnik Continental 0-200A, czterocylindrowy „bokser" o mocy 100 KM. Śmigło dwułopatowe, metalowe. Zbiornik w dolnej części kadłuba zawiera 132 l paliwa. JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,92 m, długość — 6,33 m, wysokość — 2,99 m, pow. nośna — 11,15 m².

Ciężary: Ciężar własny 454 kG, ciężar całkowity — 748 kG, obciążenie pow. — 67 kG/m².

Osiągi: Prędkość max. — 214 km/h, przelotowa — 196 km/h, wznoszenie — 4 m/sek, pułap — 5 340 m, zasięg — 1 250 km, start — 275 m, lądowanie — 275 m.

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

EUGENIUSZ EBENRYTTER

Urodził się 2. XII 1914 r. w Pabianicach. Wykształcenie średnie otrzymał w Korpusie Kadetów Nr 2 w Chełmie. Kurs pilotażu samolotowego ukończył w Aeroklubie Łódzkim w roku 1932 na samolocie Hanriot 28. W roku 1935 wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Jako podchorąży kończy wyższy kurs pilotażu w Grudziądzu, a w roku 1938 opuszcza szkołę w stopniu podporucznika z przydziałem do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W Pułku otrzymuje przydział do 32 esk. liniowej, gdzie szkoli w lotach nocnych i w eskadrze tej pozostaje aż do końca wojny w Polsce.

Eugeniusz Ebenrytter

Po zniszczeniu eskadry został przez Rumunię ewakuowany do Francji i pozostawał tam w Bazie Zapasowej Lyon—Brau aż do kapitulacji Francji. Po kapitulacji Francji przedostał się do Anglii, gdzie przebywał w Bazie Zapasowej Blackpool. 17. IX 1940 r. odkomenderowany został do Szkoły Pilotów Operacyjnych, skąd został przeniesiony 17. XII 1940 r. do 307 dywizjonu myśliwskiego nocnego, w którym pełnił służbę do 30. III. 1941 r. Z dywizjonu został przeniesiony do Szkoły Bombardierów i Strzelców Pokładowych, gdzie był do września 1941 r. Ze szkoły skierowano go do Specjalnej Szkoły Instruktorów na kurs instruktorski. Po ukończeniu kursu wraca na poprzednie miejsce i w grudniu 1941 r. zostaje odkomenderowany do Szkoły Operacyjnej Pilotów Myśliwskich, a stamtąd w marcu 1942 r. do 302 dywizjonu myśliwskiego dziennego, w którym początkowo lata jako pilot, później jako d-ca eskadry. W dywizjonie pozostaje do 14. X 1944 r., tj. do czasu zestrzelenia przez artylerię nad Holandią, gdzie dostał się do niewoli. Z niewoli zbiegł i przedostał się przez linię frontu do oddziałów własnych w listopadzie tego samego roku. Po powrocie, ze względu na stan zdrowia i ciężkie przejścia, został odesłany do szpitala i do dywizjonu wrócił po zakończeniu wojny, aby pełnić służbę okupacyjną w Niemczech.

Do kraju wrócił w roku 1947. W roku 1957 został zaangażowany na stanowisko kierownika aeroklubu w Mielcu. 13. I. 1959 r. został przeniesiony na stanowisko kierownika komisarycznego do Aeroklubu Szczecińskiego, gdzie po utworzeniu Zarządu 19. IV. 1960 r. zostaje wybrany na w-ce prezesa urzędującego i na tym stanowisku pracuje do dziś.

Latał na wszystkich typach szybowców będących w eksploatacji oraz na następujących samolotach: Hanriot—28, RWD—8, RWD—5, PWS—14, PWS—16, PWS—18, PWS—28, „Karaś", P—7, P—11, „Magister", „Defiant", „Master", „Tutor", „Hurricane", „Spitfire" oraz dwusilnikowych „Harrow", „Bothe".

Posiada odznaczenia: Virtuti Militari, 3-krotny Krzyż Walecznych, Złoty Krzyż Zasługi z Mieczami, Medal Lotniczy, Medal Zwycięstwa i Wolności. Odznakę Grunwaldu, Military Cross, War Medal, Defence Medal, 1939—1945 Star, 2-krotnie Atlantic Star, Croix de Combattants Volontaires — francuski i belgijski.

(p.j.)

POCZTA LOTNICZA

WITAJCIE!

Redakcja „Poczty Lotniczej" znów, jak zresztą co roku, udostępnia swe łamy wszystkim swoim Czytelnikom i Sympatykom. „Starzy" Czytelnicy tego kącika wiedzą, nowych zaś informujemy, że znaleźć tu można różnego rodzaju listy. Odpowiadamy (krótko) na pytania i wątpliwości związane z lotnictwem, informujemy o szkoleniu i szkołach lotniczych, umożliwiamy poznanie się sympatyków lotnictwa, wymianę książek, czasopism. Jeśli trzeba, interweniujemy. Jeśli nie jesteśmy w stanie lub kompetencji udzielić odpowiedzi — odsyłamy do właściwej instytucji, urzędu, pod właściwy adres.

Mamy nadzieję, że i w nowym roku, tak jak w latach poprzednich, będziemy mieć szerokie grono swoich Czytelników. Zachęcamy do pisania do nas, szczególnie tych, którzy marzą o lotniczym zawodzie. W ogóle jednak odpowiadamy na listy wszystkich naszych tak stałych jak i przypadkowych Czytelników w wieku od lat dziesięciu do stu. Prosimy tylko, by listy dotyczyły rzeczywiście spraw związanych z lotnictwem, bowiem na inne listy w „Poczcie Lotniczej" nie odpowiadamy. Nie odpowiadamy też, w zasadzie, na anonimy. A więc czekamy na listy.

Przesyłamy też wszystkim naszym Czytelnikom i Sympatykom najlepsze życzenia noworoczne.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Kazimierz Okopniuk — Witnica, woj. zielonogórskie, Aleksander Korycki — Sejny, woj. białostockie, Zbigniew Rożnowski — Racibórz, woj. opolskie, Stanisław Antosik — Iława Żagańska, woj. zielonogórskie, Jan Szczepański — Pabianice, woj. łódzkie. Wymienieni tu Czytelnicy proszą o informacje dotyczące szkolenia lotniczego i warunków przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Pisaliśmy o tym obszernie już niejednokrotnie. Ostatnio w podwójnym, świątecznym numerze (51-52) „Skrzydlatej Polski", z dnia 22-29 grudnia 1963 roku (na ostatniej stronie wkładki ze Statutem Aeroklubu PRL pt. „Warunki przyjęć na szkolenie lotnicze"). Tam też odsyłamy naszych Czytelników.

Dowiecie się stamtąd jaką drogę powinien przejść młody chłopak, pragnący poświęcić się pracy w lotnictwie, od pierwszych kroków do nauki w OSL. Tam znajdziecie adresy aeroklubów w całej Polsce. Właśnie do najbliższego Wam aeroklubu trzeba się zwrócić z podaniem o przyjęcie na szkolenie lotnicze. O ile oczywiście odpowiadacie wszystkim warunkom podanym w świątecznym numerze „Skrzydlatej Polski".

*

Grzegorz Stanisławski — Chodybie, woj. poznańskie, Roman Andrusiak — Biała Podlaska, woj. lubelskie, Dionizy Zadrożny — Hrubieszów, woj. lubelskie. Na życzenie naszych Czytelników podajemy adresy techników lotniczych: **Technikum Budowy Silników Lotniczych — Wrocław — Psie Pole, ul. Kielcowska 43/53 oraz Technikum Mechaniczno-Elektryczne — Rzeszów, ul. Stalingradzka 120.**

*

Henryk Legenis — Słupsk, woj. koszalińskie. Nadesłany wycinek przedstawia samolot niemiecki Junkers G-38 z 1929 roku. Był to wówczas największy samolot pasażerski na świecie. Rozpiętość — 45 m, długość — 23 m, ciężar w locie — 20-24 ton. 4 silniki po 600 KM. Zasieg max. — 3 500 km. Ze względów technicznych nadesłanej ilustracji tego samolotu nie możemy zamieścić.

*

Henryk Augustyn — Kolbuszowa, woj. rzeszowskie, Jerzy Rybacki — Świebodzin, woj. zielonogórskie. Książkę R. Chmielewskiego i A. Glassa pt. „Jak zostać lotnikiem" nabyć można za zaliczeniem pocztowym, pisząc pod adresem: **Główna Księgarnia Wysyłkowa — Warszawa, ul. Nowolipie 4.**

*

Andrzej Bernacki — Żarki, woj. katowickie, Ryszard Kurek — Sułoszowa, woj. krakowskie, Andrzej Flakowski — Opole Lubelskie woj. lubelskie. Absolwenci Zasadniczych Szkół Zawodowych (metalowych) po kilku latach praktyki w swoim zawodzie mogą ubiegać się, w ramach zasadniczej służby wojskowej, o przyjęcie do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych. Zdobyć tam można zawód mechanika lotniczego. Dokładnych informacji udzielają komendanci WKR i WKW.

*

Marian Nowak — Pszczela Wola, woj. lubelskie. W sprawie amatorskich konstrukcji w Polsce pisaliśmy ostatnio w numerze 45 „SP" dnia 10. XI. 1963 r („Poczta Lotnicza" — „Samoloty prywatne w Polsce").

W lotniczej KSIĘGARNI

Karl Heinz Eyermann ● Luftspionage — tom I, 384 str., tom II 278 str., cena 28 marek. Wyd. Deutscher Militärvelag.

Karl Heinz Eyermann, młody historyk z NRD, opublikował ostatnio w Deutscher Militärvelag dwutomowe dzieło pod interesującym tytułem „Lufspionage" (Szpiegostwo powietrzne). Eyermann na podstawie drobiazgowych studiów materiałów, niejednokrotnie pochodzących z tajnych archiwów hitlerowskich, pisze prawdę o działalności wywiadu powietrznego III Rzeszy. Skąd mogą pochodzić informacje szpiegowskie? Zdaniem Eyermanna: 25 procent informacji zdobywają obce wywiady po prostu z oficjalnych publikacji (od gazet począwszy, a na książkach dla dzieci skończywszy), z radia i telewizji oraz z przemówień uczonych, polityków itp. 25 procent informacji uzyskiwane jest poprzez służbę dyplomatyczną, 30 procent z działalności przedstawicieli wojskowych, a 20 procent z nielegalnych operacji wywiadowczych, w których uczestniczą liczni agenci i wykorzystany jest cały aparat szpiegowski. Tym właśnie ostatnio wymienionym operacjom poświęcono najwięcej uwagi w omawianej książce. Dowiadujemy się między innymi, że przedwojenna ożywiona działalność lotniczego towarzystwa „Lufhansa" połączona była z wywiadem powietrznym prowadzonym prawie od zarania tej szacownej instytucji. Na temat ścisłych kontaktów „Lufhansy" i ministerstwa lotnictwa Rzeszy podano szereg kopii oryginalnych dokumentów. Dowiadujemy się, że wszelkie imprezy sportowe, loty okrężne, rajdy, w których uczestniczyli „sportowcy" ze swastykami w klapie na niewinnym awionetkach, były po prostu ścisłym rozpoznaniem powietrznym poprzedzającym aneksję Czechosłowacji, napad na Polskę i ZSRR.

Wywiad hitlerowski sięgał i za ocean. Oto Graf Hagenburg, sławny akrobata powietrzny i szybowniczka Hanna Reitsch już w 1938 roku penetrowali amerykańskie niebo przywożąc szereg filmów o charakterze wybitnie szpiegowskim.

Książka Eyermanna jest bogato ilustrowana zarówno zdjęciami jak i rysunkami, kolekcją samolotów będących na szpiegowskiej służbie imperialistycznych wywiadów. Książka demaskatorska i zawsze aktualna, szczególnie obecnie, gdy Bundeswehra zbroi się intensywnie. (l)

KSIĄŻKI NADESŁANE

K. Płatonow — PSYCHOLOGIA PRACY LOTNIKA. Wydawnictwo MON — Warszawa 1963. Wydanie I, str. 320, cena 25 zł, nakład 2 250 egz.

M. Kochański — WSPÓŁCZESNA BROŃ STRZELECKA. Wydawnictwo MON — Warszawa 1963. Wydanie I, str. 200, cena 10 zł, nakład 4 000 egz.

Franciszek Skibiński — DOWODZENIE WOJSKAMI KOALICJI. Wydawnictwo MON — Warszawa 1963. Biblioteka Polskiej Myśli Wojskowej. Wydanie I, str. 222, cena 20 zł, nakład 3 000 egz.

M. R. Sztarski — WOJSKO A BADANIE OPERACJI. Wydawnictwo MON — Warszawa 1963. Biblioteka Polskiej Myśli Wojskowej. Wydanie I, str. 284, cena 13 zł, nakład 3 000 egz.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

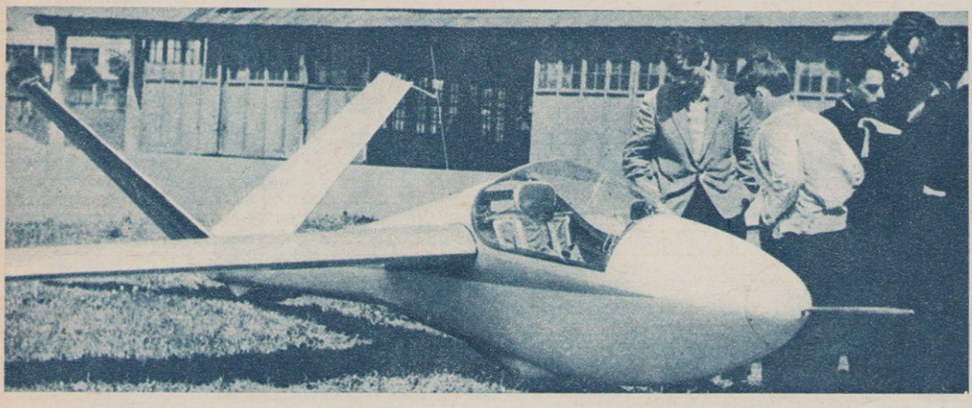
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZAREBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł: rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wronia 23, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 303857. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10.50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.
PODPISANO DO DRUKU 3. 1. 1964 r. Zam. 9246 L 7—15

SKRZYDLATA POLSKA

* RAKIETĄ PO ŚWIECIE *

NAJNOWSZY „STANDARD" W ZSRR

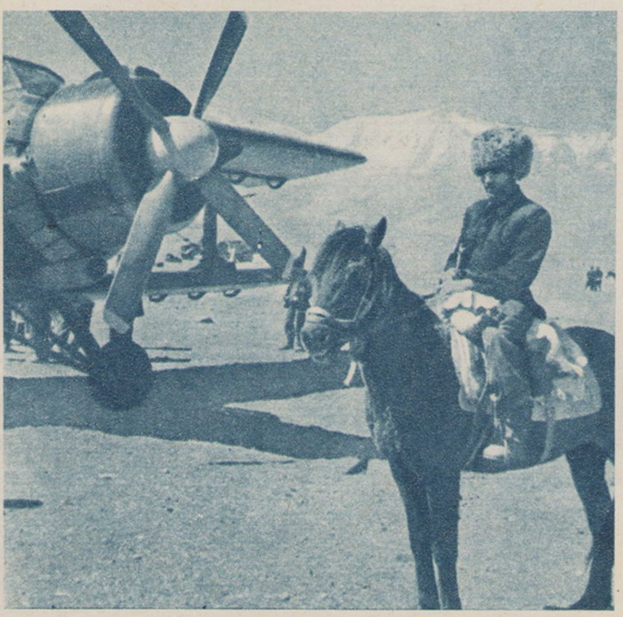


Najnowszym radzieckim szybowcem klasy standard jest jednomiejscowa, całkowicie metalowa „Vega". Szybowiec zbudowany został przez zespół moskiewskich studentów. Doskonałość maszyny określana jest jak 1:37.
Foto: „Kridla vlasti"

NAJŁADNIEJSZA

Jedną z uczestniczek III Lotu Okrężnego NRD, w którym — wzorem naszego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów — zamiast nawigatorów wzięli udział dziennikarze, była Renata Ladewig, reprezentująca pismo kobiece „Für dich". Oto urocza Renata, nieoficjalnie „Miss III Lotu".
Foto: „Aero Sport"

W DAGESTANIE

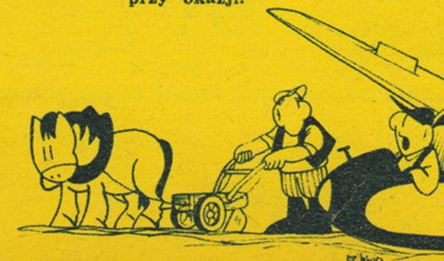


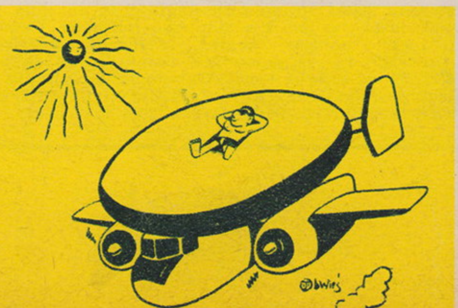
W górzystych rejonach Dagestańskiej Autonomicznej Republiki Radzieckiej samolot jest niezastąpionym środkiem szybkiej komunikacji. Na zdjęciu: „Kołchoźnik" An-2 na jednym z górskich lotnisk Dagestanu.
Foto: „Grażdanskaja Awiacja"

NA SKRAJU PUSTYNI

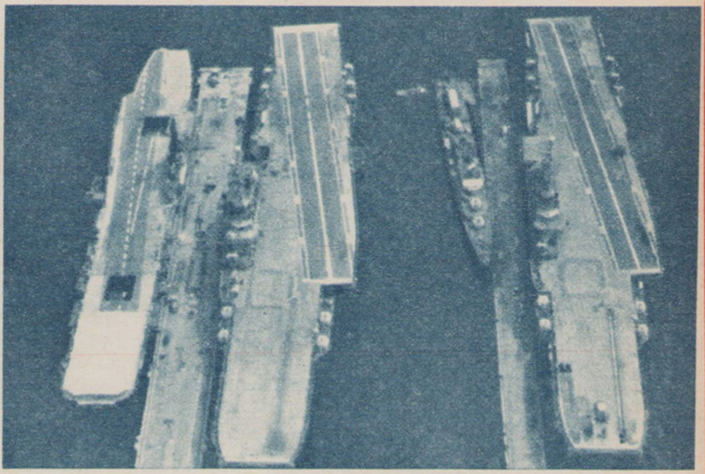
W zlocie amerykańskich samolotów turystycznych i sportowych, jaki odbył się w Palm Springs w Kalifornii jesienią ub. r., wzięło udział ponad 1 000 maszyn i 2 400 osób. Na zdjęciu: Samoloty na lotnisku w Palm Springs, na skraju pustyni Mojave.
Foto: „Der Flieger"

-- Podciągnie mnie pan do szosy, przy okazji.





LOTNISKOWCE



Francja posiada trzy lotniskowce. Oto wszystkie trzy w komplecie w porcie wojennym Tulonu, na śródziemnomorskim wybrzeżu Francji (od lewej): „Arromanches", „Clemenceau" i „Foch". Lotniskowiec „Arromanches" służy tylko do celów treningowych. *Foto: „Airevue"*

NA LINIE TWA

Szesnaście samolotów tego typu (Boeing-727) zakupiły amerykańskie linie lotnicze TWA.
Foto: TWA (2)

NOWY KOSTIUM STEWARDESSY

Tego rodzaju kostiumy na lato będą nosiły stewardessy linii TWA. Na zdjęciu: Stewardessa TWA, latająca na linii Boston — Bombaj, prezentuje nowy kostium w Paryżu, na tle wieży Eiffla.